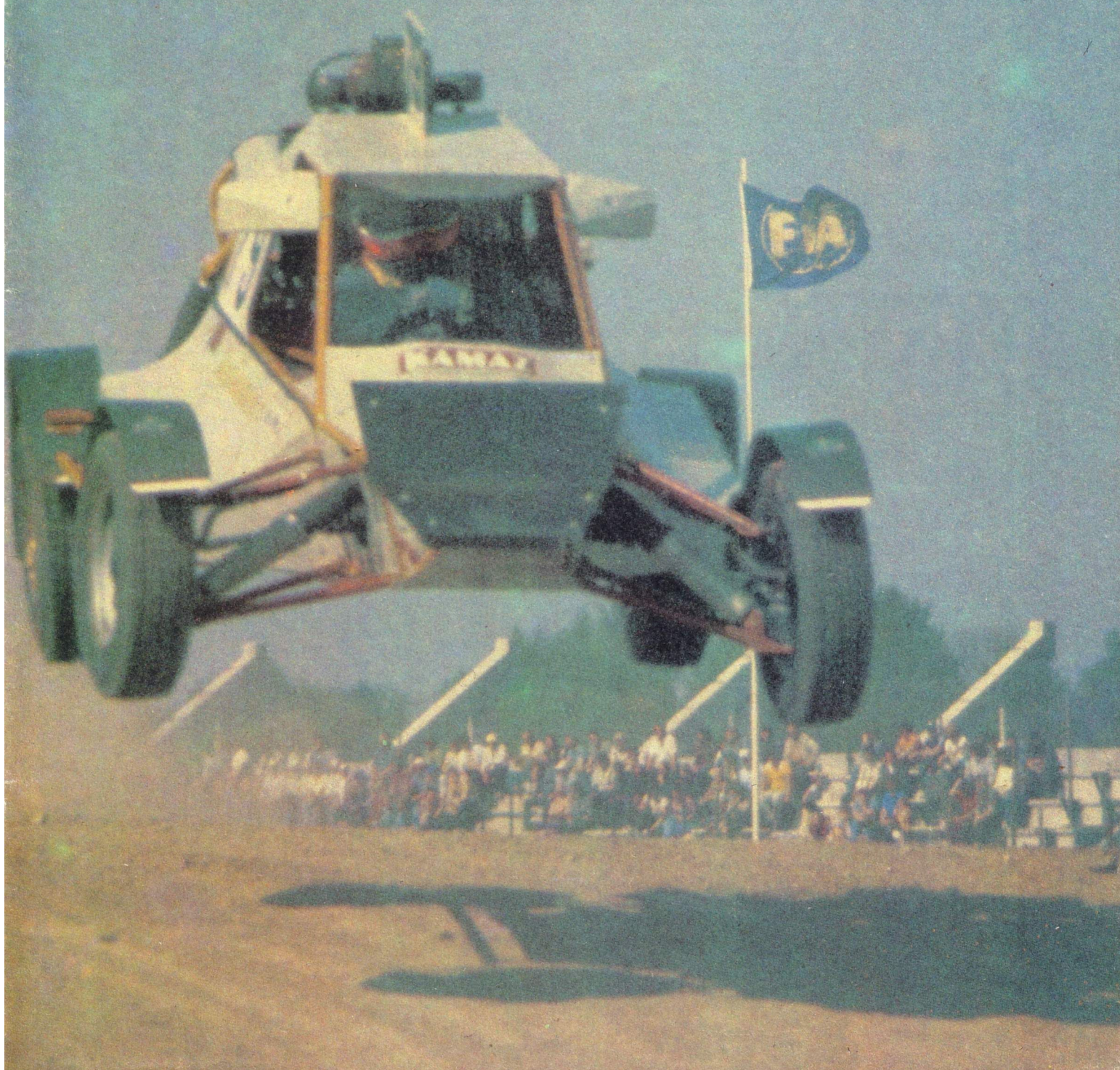


ISSN 0868—5193

3'90
AMC
АВТОМОТОСПОРТ



Главный редактор
А. А. ЛОГИНОВ

Заместитель
главного редактора
М. Г. ТИЛЕВИЧ

Редактор приложения
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША,
Е. С. БАНЕЦКИЙ,
Н. В. БОЛЬШИХ,
Г. В. БЛУМС,
М. Л. ГОЛЬД,
В. М. ДАВЫДОВ,
В. Г. ИШУТИН,
И. П. КИСЕЛЕВ,

А. А. МАЛЯВИН,
Б. А. МИХАЙЛОВ,
С. Б. НИКИТИН,
С. Н. ПЕТРОЧЕНКОВ,
Б. В. СИНЕЛЬНИКОВ,
С. В. УШАКОВ,
С. С. ЯКУБОВ,
О. П. ЯРОВОЙ

Художник
Д. А. КОНСТАНТИНОВ

Технический редактор
Э. Н. ВИЛЕНСКАЯ

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

В НОМЕРЕ:

СОБЫТИЕ

Б. Михайлов. «ВЕРБЛЮД» НА СИБИРСКОМ БЕЗ-
ДОРОЖЬЕ 4



Желтый «кэмеловский» верблюд — символ традиционных международных авторейдов — «чувствовал себя» в сибирской тайге как дома.

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

С. Нечаюк. БОЕВОЕ ОБЛИЧЬЕ «САМАРЫ» 10

По единодушному мнению признанных асов автоспорта, прототип «Лада-Самара-ТЗ» имеет отличные перспек-

тивы в борьбе за призовые места на очередном ралли «Париж — Дакар».

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

В. Мосин. И ВНОВЬ КАРЛСРУЭ, И ВНОВЬ ВТОРЫЕ . . 12

В. Стеллиферовский. НЕУМОЛИМАЯ ФЕМИДА . . 13

ПОРТРЕТЫ

А. Мельник. К ДАЛЕКОЙ ВЕРШИНЕ 14

Виктора Козанкова не назовешь общительным человеком. В разговоре он предпочитает держать собеседника на некоторой дистанции.

Он вообще не любит распространяться о «полной ежедневных трудностей и опасностей жизни «дяди-гонщика».

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

И. Селиктар, В. Костов. ТРИ СЕКУНДЫ ПОСЛЕДНЕГО
«ДОПА» 15

А. Виноградов, Д. Орлов. ВСЕ ЧЕТЫРЕ КОЛЕСА...
МОТОЦИКЛА 16



Если автомобиль слишком мал для того, чтобы посадить водителя внутрь, водителя сажают верхом. При этом отпадает необходимость в крыше, стеклах, отопителе, других предметах «роскоши». Зато обретается ни с чем не сравнимая романтика общения с окружающей средой.

ВСЕ ГОНКИ МИРА

О. Максименко. ЛЕ-МАН. АВТОМОБИЛЬ ПРАВИТ
БАЛ 18



До предела закрученная интрига, имена блистательных спортсменов, определенная легендарность, которая окутывает соревнования, как, впрочем, и

их до предела ужесточенная формула проведения, — все это объясняет чрезвычайную популярность гонки в Ле-Мане.

МОТОСАЛОН

В. Аркуша. «БИМОТА», «АПРИЛИА» 22

М. Ларищев. «ВОСТОК» НЕ ХОЧЕТ ОТСТАВАТЬ . . . 24

В минувшем сезоне, выступая на отечественном мотоцикле «Восток», советские гонщики выиграли пять престижных международных кроссов, а в нынешнем — сумели на открытом первенстве Швейцарии победить прошлогодних чемпионов мира.



ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

Л. Шугуров. МАГЕЛЛАНЫ РУССКИХ РАЛЛИ 26

Резюмируя итоги первого русского ралли, журнал «Автомобиль» писал: испытания автомобилей Петербург — Рига — Петербург за-

кончились с таким успехом, на который нельзя было рассчитывать даже при самых оптимистических воззрениях...

ФОРМУЛА 1

А. Мельник. ПРОДОЛЖЕНИЕ БОЛЬШОЙ ДУЭЛИ . . . 29**В. Виктор. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ «БЕ-
НЕТОН» 33****А. Дмитриев. ЛЮДИ ФОРМУЛЫ 1. ТОРГОВЕЦ,
ОСТАВШИЙСЯ В ХРАМЕ 35**

ПАНОРАМА

О. Богданов. СКОЛЬКО СТОИТ РАЛЛИ 37**А. Мельник. И АВТОМОБИЛЬ В ПРИДАЧУ 38****С. Осокин. «СУПЕРБАЙК» — КЛАСС НАДЕЖД! . . . 40****А. Дмитриев. ДО ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛИ БЕНЗИНА . . 41****ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА НИКОЛАЯ КИСЕЛЕВА . . . 43**

ЗНАМЕНОСТИ

С. Коззolino. ШЕВАЛЬЕ АСФАЛЬТА 46

«Единственная его страсть — автомобиль. Только за рулем машины на трассе ралли он действительно счастлив», — утверждает

Бернар Оселли. Не только штурман, но и ближайший друг французского раллиста Дидье Ориоля.

М.-Х. Куузе. ЗНАКОМЬТЕСЬ — «АУТОРЕВЮ» . . . 47**АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА 48**

СПОРТ И БИЗНЕС

«БРЕМБО»: УЧАСТИЕ В ГОНКАХ — ПУТЬ К УСПЕХУ . . 50

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

«СУБАРУ» АТАКУЕТ РЕКОРД 51

СОБЕСЕДНИК

ДЖЕККИ ИКС 52

Гонщик-легенда — это, пожалуй, самая верная и емкая характеристика бельгийца Джекки Икса.

САМАЗТО-СПОРТ

М. Мензуллов, В. Ридер. «ФОРУМ» ИЗ НАРВЫ . . 53

АВТОСАЛОН

Л. Шугуров. ЗЕЛЕННЫЙ СЕКТОР 54

Скоростные машины обобщенно принято называть спортивными, хотя подобный термин ложен и относителен. Их скорее можно охарактеризовать как автомобили для искусного и потому требовательного водителя.



В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

ИСПАНСКАЯ КОРРИДА В ГРЕЦИИ 62**СТАТИСТИКА 62**

На первой странице обложки: Один из кроссовых автомобилей «Багги-КамАЗ» на трассе этапа Кубка Европы в Бауске. Фото В. КНЯЗЕВА

На четвертой странице обложки: Гоночный «Мерседес-Бенц V-8», унаследовавший от своих предшественников название «серебряный».

Адрес редакции:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10
Телефон 207-33-49
Телефакс 207-16-30

Сдано в производство 13.09.90 г.
Подписано к печати 17.10.90 г.
Формат 84×108 1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж
150 000 экз. Зак. 1856

Издательство ЦК ДОСААФ
СССР «Патриот»,
129110, Москва, Олимпийский
проспект, 22

Набрано на ордена Трудового
Красного Знамени Чеховском
полиграфическом комбинате
Государственного комитета
СССР по печати. 142300, г. Че-
хов Московской области

© Издательство ЦК ДОСААФ
СССР «Патриот», «За рулем», 1990 г.

«ВЕРБЛЮД» НА СИБИРСКОМ БЕЗДОРОЖЬЕ



Желтый «кэмеловский» верблюд — символ традиционных международных авто-рейдов — «чувствовал себя» в сибирской тайге как дома. Одиннадцатой экспедиции «Кэмел Трофи — Сибирь-90» был предоставлен в нашей стране режим наибольшего благоприятствования.

Между тем еще два года назад сама идея проведения в СССР этих состязаний казалась абсурдной, как сказал один из организаторов «Кэмел Трофи». Но гостеприимство советской стороны превзошло все самые смелые ожидания.

Скажем, первоначально планировалось перевезти машины и все оборудование в Сибирь по Транссибирской железной дороге. Однако мы предложили перебросить все это по воздуху, на советских транспортных самолетах «Руслан». В аэропорту Братска пришлось даже снести два небольших здания, чтобы эти гиганты могли без помех приземлиться.

Приятным сюрпризом стала и торжественная церемония символического старта «Кэмел Трофи» на Красной площади в Москве, на которой присутствовал председатель Мосгорисполкома. Ради этого фирма «Остин-Ровер» специально прогнала через всю Европу два новеньких «Дискавери», чтобы выставить их на высоком подиуме у стен Кремля и зафиксировать исторические мгновения на фото- и кинолентку.

Действительно, с советской стороны было сделано все, чтобы этот рейд прошел как можно успешней. И не случайно. Больно уж симпатичная идея лежит в основе проведения «Кэмел Трофи» — «настоящего испытания для настоящих мужчин и настоящих машин». Здесь царит дух первопроходцев, чувство товарищества и доброжелательности к сво-

Приятный сюрприз организаторов — церемония символического старта на Красной площади в Москве.

Жаркое летнее солнце высушило топкие дороги, и поначалу участники шли опережая график.

Бивак под Братском.

Механики фирмы «Лэнд-Ровер» не сидели сложа руки.

И снова в путь...



им коллегам-соперникам, стремление первым помочь попавшим в сложную ситуацию, поделиться самым необходимым. Ну, а скрытая реклама сигарет «Кэмел» и автомобилей «Лэнд-ровер» кажется мелковатой перед высокой идеей единства и взаимопомощи людей.

Шестнадцать стран выразили желание принять участие в нынешнем «Кэмел Трофи». Среди них были и три дебютанта — Советский Союз, Греция и Австрия. Для того, чтобы определить по два участника от каждой страны, пришлось проводить

многоступенчатые отборочные состязания. Например, кандидаты в команды ФРГ и Югославии отправились в тренировочный лагерь в Куэнса (Испания). Незадолго до этого там же соревновались претенденты с Канарских островов и Нидерландов. А французы и испанцы решили сделать окончательный выбор среди своих любителей приключений в Марокко, в гористой области Маракеша. 16 претендентов с Апеннин прошли «мини-Кэмел Трофи» в Венесуэле.

Полторы тысячи километров ожидали участников

на самом сложнейшем маршруте от Братска до Иркутска. Экспедиции предстояло двигаться сквозь сибирскую тайгу по старым дорогам-зимникам и вовсе без дорог, переправляться через многочисленные реки и ручьи, притом зачастую вброд. Еще на осенней «рекогносцировке», предпринятой организаторами в прошлом году, будущий маршрут многим показался попросту непроходимым. Но здесь немного «подыграла» участникам сама сибирская природа.

Бесснежная зима, ранняя весна и жаркое, безводное

лето высушило топкие дороги. И поначалу караван шел, значительно опережая график движения. Ребята уже, было, загрузили: мол, где же хваленое «сибирское бездорожье»? Каменная, вся в ухабах и рытвинах дорога выматывала душу. Стоявшая сплошной стеной пыль заби- валась в любые щели. Все

Советский экипаж во время необычного испытания — сборки надувного каноэ и ориентирования на реке.

Выручит ли лебедка?



«ОТКРЫТИЕ» ПО-АНГЛИЙСКИ

Для новых автомобилей «Лэнд-ровер-дискавери» сибирское приключение стало первой серьезной проверкой в условиях соревнований. Машины, предназначенные для «Кэмел Трофи», — серийные. После сурового, почти тысячекilометрового испытательного пробега их вернули на завод и оснастили традиционными для предстоящей экспедиции деталями — специальными ребрами жесткости кузова, «суперлебедкой» с тяговым усилием 3500 кг, багажной решеткой на крыше и дополнительными галогенными фарами.

Первые автомобили «Дискавери» (по-английски — «Открытие») сошли с конвейера предприятия «Солихалл» близ Бирмингема в ноябре прошлого года. Эта модель стала первой

крупной новинкой английской фирмы за последние 19 лет.

В этом секторе рынка, где представлены «автомобили для отдыха» — полноприводные легковые машины, достаточно комфортабельные и приспособленные к движению не только по бездорожью, но и по скоростным магистралям, — в последние годы наблюдается настоящий бум.

Так что перед конструкторами «Ровера» стояла весьма сложная задача. Ведь новой машине предстояло не только бороться с многочисленными японскими и американскими конкурентами, но и стать достойным «младшим братом» другим моделям фирмы. А «лэнд-» и «рэйндж-роверы» давно и заслуженно пользуются в мире прекрасной репутацией.

У нового «Дискавери», как и у его предшественников, кузов из алюминиевых панелей, постоянный привод на все колеса, блокируемый межосевой дифференциал. Новый четырехцилиндровый дизель мощностью 113 л. с. и рабочим объемом 2,5 литра с турбонаддувом имеет промежуточный охладитель нагнетае-

мого воздуха и прямой впрыск топлива. Коробка передач новой машины пятиступенчатая, полностью синхронизированная с двухступенчатым делителем. Рама из стальных несущих элементов оцинкована для предотвращения коррозии. Неразрезные балки переднего и заднего моста подвешены на цилиндрических

пружинах. Задняя подвеска имеет прогрессивную характеристику. Тормоза дисковые на всех колесах, с усилителем. Пятиместный трехдверный кузов со стальной крышей снабжен двумя откидными сиденьями. Полностью нагруженный автомобиль способен преодолевать подъем 100 % и брод глубиной до полуметра.



мечтали о воде и... грязи. А когда появились первые топкие места, и отрезок пути в семьдесят километров пришлось преодолевать за четыре дня, все, похоже, были по-настоящему счастливы.

А потом снова — изматывающая сушь, ставшая буквально символом одиннадцатого «Кэмел Трофи». Когда

Воды, о которой так тосковали в начале пробега, оказалось предостаточно.

альные широкие покрышки, увеличивающие колею. Составляли «автопоезда» из трех машин, соединив их жесткой сцепкой. Подкладывали под колеса бревна... Основным же «двигателем» машин стали лебедки. Сначала пытались цеплять трос от лебедок к деревьям и так вытаскивать самих себя — словно барон Мюнхаузен — безрезультатно. И только когда объединили лебедки трех машин вместе и дергали один автомобиль, дело пошло.

Да и воды, о которой все так грустили вначале, было предостаточно. Поплывать

нению с тем, что пострадали уже снятые материалы. Любопытно, что как раз перед «маленьким приключением» на желтом борту этого «Лэнд-ровера» появилось название песни «Битлз» — «Желтая подводная лодка». Эти слова оказались пророческими, и англичанам еще не раз пришлось искупаться. Чаще, пожалуй, чем всем остальным участникам вместе взятым.

Вершиной же испытаний стал для всех двойной перевал «Лошадиная подкова», расположенный на высоте 1700 метров над уровнем

трех лебедок машину быстро поставили на колеса и выдержали. А доктор сразу же бросился проверять свой багаж. К его неопишуемой радости, медикаменты были хорошо герметизированы и не пострадали. В этом же месте машина официальной киногруппы «Кэмел Трофи» попросту встала в воде «на попá». Угодивший в холодную «ванну» фотограф экспедиции Ли Фарент был страшно... доволен. Нахлебавшись воды, он успел не только спасти главное свое «орудие производства» — фотокамеру, но и сделать снимок!



трем десяткам любителей приключений уже казалось, что основные трудности, ради которых они отправились в Сибирь, позади, пришло время настоящих испытаний. Все предыдущие мытарства померкли перед тем, с чем пришлось столкнуться участникам на небольшом двадцатикилометровом отрезке совсем недалеко от Байкала. Здесь экспедиция топталась на месте два дня из-за непролазной грязи. Чего только не перепробовали специально отобранные парни, чтобы пройти этот путь. Обували свои «лэнд-роверы» в специ-

участникам пришлось изрядно. На одном из отрезков, чуть уклонившись в сторону от брода, «Лэнд-ровер» английской команды попросту ушел в воду по самую крышу. Члены экипажа, словно поплавки, мигом вылетели на поверхность. Тут же на помощь пришли соперники. Нырив в ледяную воду, они закрепили на машине трос. Так что выволить попавший в беду автомобиль удалось довольно быстро. Однако видеоаппаратуру от купания спасти не удалось. Ущерб в десяток тысяч фунтов стерлингов был чепухой по срав-

моря. Здесь, чтобы преодолеть какие-то полторы сотни метров, караван промучился почти целый день. Ближе к ночи в этот же «капкан» попали более тяжелые автомобили сопровождения — «Лэнд-ровер-110». Машина доктора Филиппа Хауторна опрокинулась в двухметровую яму с ледяной водой (в горах на северной стороне еще лежал снег). Его самого и водителя удалось быстро вытащить через ставшую верхней боковую дверь. К счастью, мотор не заглох, так как воздухозаборник оказался над водой. Усилиями

Задачки, которые преподносило участникам «Кэмел Трофи» сибирское бездорожье, пожалуй, были намного сложнее, чем специальные спортивные испытания, заранее подготовленные в трех точках маршрута. Первый такой участок был расположен недалеко от старта, рядом с Братском, второй — у острова Ольхон и третий — недалеко от финиша близ Иркутска. Специальные испытания представляли собой пять различных упражнений. Обычно это были дневное и ночное ралли-ориентирование на машине, пешее ори-

ентирование для двух участников из каждого экипажа, сборка надувного резинового каноэ, преодоление на нем водных преград, легкоатлетический кросс.

Тут в роли лидеров сначала был югославский экипаж, но после второго состязательного этапа они откатились в середину таблицы и о победе уже не помышляли. А за нее бились в основном голландцы, англичане, испанцы и немцы. Наши ребята были, увы, «вне конкуренции». Слабая физическая подготовка одного из них — Марка Подольского — не по-

зволяла занимать места выше предпоследнего. Грустно было смотреть на то, как второй член экипажа — Анатолий Кузнецов — сознательно сдерживает свой бег, чтобы его товарищ совсем уж не отстал и не пал духом. Попробовали они однажды поменяться ролями. Анатолий рубил полуметровой толщины бревно, а Марк на «Лэнд-ровере» пытался преодолеть размеченный трехкилометровый участок трассы. Кузнецову, уже справившемуся со своей задачей, все равно пришлось ожидать своего коллегу. На раллийных эта-

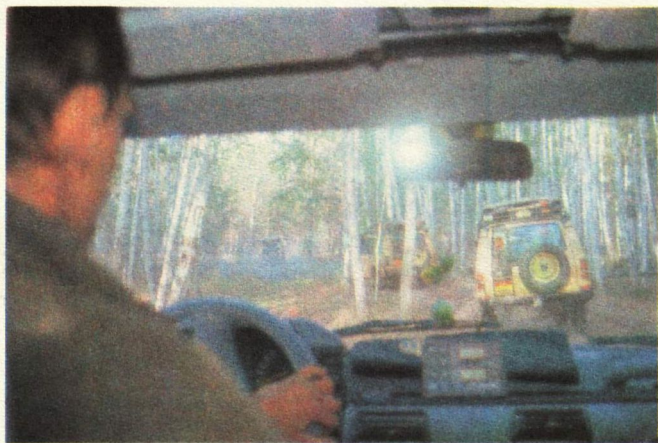
пах, когда машину вел Анатолий, положение немного выправлялось. Но это не могло компенсировать потери.

А победителем специальных состязаний стала команда Нидерландов — С. Луикс и Р. Кампс. Они ровесники, обоим по 27 лет. Стейн работает учителем гимнастики в Тилбурге, а Роб — юристом. Оба любят спорт. Только Луикс отдает предпочтение парусному спорту, горным лыжам и альпинизму, а Кампс — прыжкам в воду, скалолазанию и хоккею. Дуэт был единодушен в оценке сибир-

ского «Кэмел Трофи»: «Нам пришлось так же трудно, как и остальным. Просто нам больше улыбалась удача, и у нас было хорошее взаимопонимание, что очень важно в преодолении таких невероятных тяжелых испытаний, которые стояли перед нами. И все-таки мы успели насладиться красотами этого края и никогда их не забудем.

«Верблюжий» караван в сибирской тайге.

Еще мгновение, и очередной экипаж уйдет на трассу дополнительного состязания.



«ЛЕВША» ЗА РУЛЕМ «ЛЭНД-РОВЕРА»

Экипаж в экспедиции «Кэмел Трофи» — это не только водитель и штурман. Вместе с ними в каждой машине всю нелегкую трассу преодолевали и по два журналиста. Мы попросили корреспондента АПН Геннадия Леонова рассказать о водителе советской команды Анатолии Кузнецове, с которым он две недели делил стол и кров.

Высокий статный инженер из подмосковного Дмитрова был настоящим лидером нашей маленькой команды. Как и большинство сильных людей, Анатолий обладает спокойным характером — он выдержан, рассудителен. Это не раз выручало нас на нелегком пути. Не секрет, что в трудных условиях, когда нервы напряжены до предела, людям часто изменяет самобладание. Толя никогда не позволял себе такой «роскоши». Неречно он гасил «пожар» наших эмоций.

Обычно перед тем, как преодолеть

очередное препятствие, мы вместе обсуждали, как лучше это сделать. И чаще всего приходили к общему решению, смысл которого сводился к двум словам: «Толя, давай!».

Однажды в районе Качуга почти весь караван засел в болоте. Анатолий долго прыгал по кочкам, а когда подошла наша очередь попытать счастья в этом адском месиве, выгнал нас из машины и каким-то неожиданным слаломным ходом буквально перелетел через болото. Несколько секунд стояла полная тиши-

на, а затем раздались аплодисменты. Руководитель пробега Ян Чапмен, обращаясь к водителям, сказал: «Видели, джентльмены, как надо ездить? По машинам!» Правда, и после этого наглядного урока покорить болото с хода удалось еще лишь одному участнику.

Анатолий не только водитель, как говорится, от Бога, но еще и механик на все руки. Как-то ночью, когда он уступил место за рулем напарнику, мы врезались в дерево. Погнули бампер, решетку радиатора, порвали крыло. Короче, вид у нашего «Лэнд-ровера» был не для рекламного проспекта. На первом же привале наш водитель с помощью лебедки, молотка и раскаленного на огне напильника все восстановил. Да так, что английские механики экспедиции только диву давались. С тех пор мы прозвали его Левшой.

А как он играл на гитаре и гармошке во время отдыха, как пел русские песни! Наши коллеги из других экипажей даже заинтересо-

вались: «Вы что, специально его готовили?»

Словом, Анатолий буквально очаровал всех участников экспедиции.



Поразило нас радушие местных жителей, которые, прослышав о приближении каравана, выносили нам молоко, хлеб, рыбу. К сожалению, большинство участников теперь уже никогда не попадут в Прибайкалье. Это стало возможным лишь благодаря «Кэмел Трофи» и его забываемому духу первооткрывателей удивительных мест».

Одно из самых интересных дополнительных состязаний организаторы приберегли под занавес экспедиции в живописных окрестностях Байкала.

Трофи» Ян Чапмен в колоритной шотландской клетчатой юбке подошел к разноцветью флагов стран — участниц авторейда, чуть помедлил, еще больше интригуя собравшихся, а затем резко взметнул над головой флаг Канарских островов. Бурей аплодисментов встретили «вторых победителей» таежного приключения, завоевавших приз за сплоченность команды «Тим Спирит», 26-летнего Карлоса Луэнго Баррето и 25-летнего Фернандо Лоренцо Мартина.

Приз этот необычный. Его обладателя определяют

зять и разгрузить ее, не раздумывая прийти на помощь товарищу. Для всех, кто когда-либо принимал участие в «Кэмел Трофи», эта командная награда не менее а, может, и более почетна, чем первое место в соревновании. Ведь именно «Тим Спирит» наиболее полно соответствует духу «Кэмел Трофи».

Никто из участников не остался без призов, каждый получил пластину с надписью «Кэмел Трофи — Сибирь-90» и словами «Ты сделал это». Здесь же было объявлено, что следующая, двенадцатая

о новом мероприятии. Сейчас он ведет переговоры с одним из мюнхенских издательств о финансировании рейда по бездорожью опять-таки в Советском Союзе. Где конкретно он намерен это осуществить? Дитрих пока не выбрал трассу. Однако он знает, что это будет чисто спортивное ралли по бездорожью на полноприводных автомобилях-вездеходах.

Б. МИХАЙЛОВ,
корр. ТАСС — специально
для АМС
Фото А. ГУРЕВИЧА



На торжественной церемонии закрытия победителям был вручен первый приз — 30-сантиметровая статуэтка бронзового верблюда. С этого года она станет постоянным призом «Кэмел Трофи».

Итак, итоги экспедиции «Сибирь-90» подведены, награждены победители, но церемония на этом не закончилась. Все участники буквально затаили дыхание — сейчас будет определена судьба второго — многие считают его главным — приза «Тим Спирит» — «Командный Дух». Руководитель «Кэмел

не организаторы, а сами участники «Кэмел Трофи». За «Тим Спирит» нельзя бороться с намерением его получить. Добыть его можно только в том случае, если у тебя в крови не жажда славы, а дух помощи и своему товарищу по команде, и всем остальным участникам экспедиции. Притом эти качества гражданина планеты Земля должны быть присущи обоим членам экипажа. В любую минуту на трассе — будь то сибирская тайга, амазонская сельва или австралийская пустыня — нужно быть готовым вытащить чужую машину, загру-

экспедиция пройдет в предгорьях Гималаев в мае — июне будущего года. Вскоре разведгруппа «Кэмел Трофи» отправится в те края, чтобы проработать маршрут для новых искателей приключений.

«Кэмел Трофи» закончилось? Нет, оно продолжается. Еще долго будут слышны отголоски этого авторейда как в деловом, так и в спортивном мире. К примеру, Дитрих Маттес, которому принадлежит идея проведения «Кэмел Трофи» в Советском Союзе, уже подумывает

1. Голландия — 249 очков;
2. ФРГ — 214; 3. Англия — 177; 4. Испания — 177; 5. Италия — 163; 6. Югославия — 160; 7. Австрия — 137; 8. Франция — 122; 9. Швейцария — 119; 10. Греция — 118; 11. США — 113; 12. Турция — 107; 13. Канарские острова — 107; 14. Бельгия — 105; 15. СССР — 81; 16. Япония — 69.

Боевое обличье «Самары»

Идея создания автомобиля для ралли-рейдов на базе нашей «Лады-Самары» родилась на фирме «Лада-Пок», которая занимается продажей советских машин во Франции, довольно давно. Однако до поры из-за недостатка финансовых средств претворять ее в жизнь не торопились.

Толчком для практической реализации этой затеи послужил запрет на использование в соревнованиях «Париж — Дакар» моторов с турбонаддувом. По мнению шефа компании Жан-Жака Пока, только при таких условиях можно было более-менее на равных тягаться с заводской командой «Пежо», которая располагает более солидными финансовыми возможностями.

В марте прошлого года дело закрутилось. Пок подписал контракт с фирмой «Орека», занимающейся подготовкой спортивных машин, и обществом по эксплуатации и исследованиям в области автомобилизма СЕРА с целью разработки и создания прототипа на базе «восьмой» модели Волжского автозавода.

Оговоримся сразу: согласно техническим требованиям к подобным машинам, прототип должен лишь внешне напоминать исходную модель. Так что от серийной «Лады» французский вариант раллийного автомобиля позаимствовал лишь лобовое стекло, фары, задние габаритные фонари, дверные замки и эмблему на решетке радиатора.

Когда основные характе-

ристики прототипа, получившего имя «Самара-ТЗ», были определены, пришло неожиданное сообщение из ФИСА. Под давлением могущественной «Пежо» запрет на использование турбонаддува в ралли «Париж — Дакар» был отменен. Но что-либо менять было уже поздно.

Конструкторы остановили свой выбор на моторе «Порше» рабочим объемом 3,6 литра, специально подготовленном в США. Основа машины, ее своеобразный скелет — трубчатая пространственная рама, на которую навешиваются различные агрегаты и узлы, а также кузовные панели из углепластика. Шестиступенчатая коробка передач и полноприводная трансмиссия заимствованы у «Порше-959».

Специальная система позволяет регулировать распределение крутящего момента между передней и задней осями. Любопытно, что она уже была ранее испытана в условиях «Дакара» на автомобиле «Порше-955».

Подвеска колес — независимая с двумя поперечными рычагами. На передних колесах по два амортизатора и две пружины, на задних по три амортизатора и две пружины. Весь комплект фирмы «Бильштайн».

По конструкторской концепции «Самара-ТЗ» весьма схожа с прототипами «Пежо». Правда, у «Лады» мотор расположен сзади, а у «Пежо» — в центре. Кстати, по словам известного гонщика Патрика Тамбэ, заднемоторная компоновка дает «Ладе» не-





которые преимущества при движении на большой скорости по пересеченной местности — при прыжках машина не так сильно клюет носом.

«Самара-Т3» менее прожорлива, чем «Пежо», — у нее нет наддува. Тем не менее, учитывая гигантскую протяженность некоторых этапов в ралли «Париж — Дакар», конструкторы снабдили ее четырьмя бензобаками. Основной на 150 литров установлен сзади под запасным колесом. Еще два по 60 литров — под сиденьями, а спереди — резервный той же емкости. Управление пе-

реключением баков осуществляется с места второго пилота.

Вообще приборная доска «Самары-Т3» больше похожа на самолетную, чем на автомобильную: два электронных компаса, тумблеры включения электрических бензонасосов, датчики температуры и давления масла в двигателе, коробке передач, переднем и заднем мостах, вольтметр, два штурманских компьютера с ручным и ножным сбросом. По мнению нашего Сергея Дадвани, который вместе с Эугениусом Тумалевичусом выступал на «Самаре-Т3»

в ралли «Тунис-90», ножной сброс в таких состязаниях очень удобен. Ведь во время сильной тряски мудрено попасть пальцем в маленькую кнопку.

За спинками сидений установлены два баллона с водой. Пить ее члены экипажа могут через трубочку, не отвлекаясь от трассы.

Было построено три экземпляра «Самары-Т3», которые практически ничем не отличаются один от другого. Только на машине Тамбэ специально для курящего штурмана Доминика Лемуана заботливые инженеры фир-

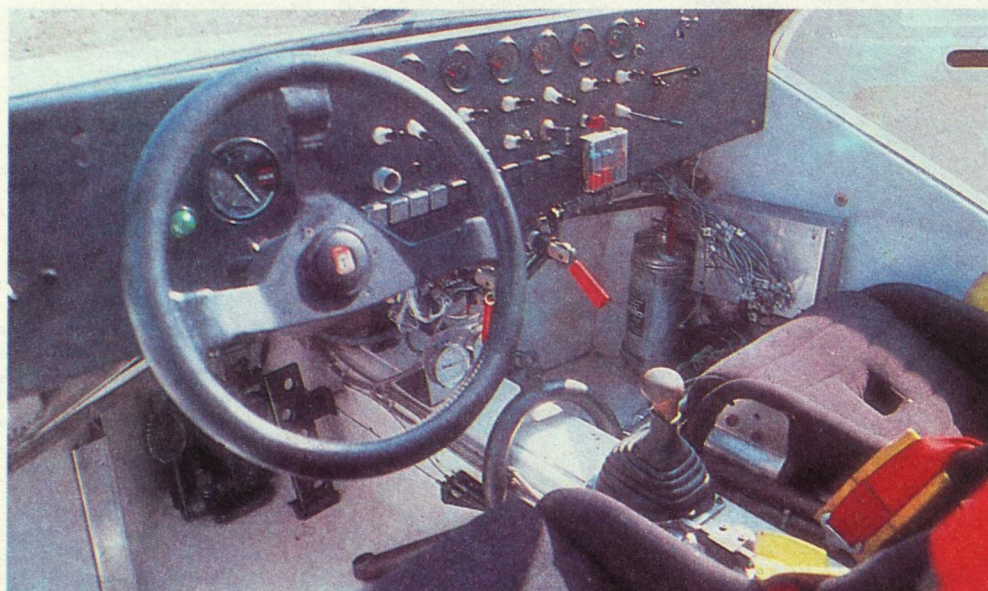
мы «Орека» приспособили прикуриватель.

По единодушному мнению гонщиков, выступавших на «самарах» в ралли-рейдах, — Джекки Икса, Патрика Тамбэ, Эугениуса Тумалевичуса, Жерома Ривьера, машина имеет отличные перспективы, и уже на очередном ралли «Париж — Дакар» ей будет по силам бороться за призовые места.

С. НЕЧАЮК

Техническая характеристика автомобиля «Лада-Самара-Т3»

Длина — 4315 мм; ширина — 1800 мм; высота — 1690 мм; база — 2700 мм; колея передних и задних колес — 1500 мм; масса — 1375 кг; двигатель: «Порше», шестицилиндровый, ход поршня — 76,4 мм, диаметр цилиндров — 100 мм, рабочий объем — 3600 см³, мощность — 300 л. с. при 7000 об/мин, крутящий момент — 34 кгс·м при 4500 об/мин; коробка передач — шестиступенчатая; сцепление — двухдисковое с гидравлическим приводом; тормоза — дисковые вентилируемые с диаметром дисков 304 мм; колеса: диски — литые алюминиевые 7×16, покрышки «Мишлен» 18/73×16 ГРЗ.



И ВНОВЬ КАРЛСРУЗ, И ВНОВЬ ВТОРЫЕ...

Разгон, удар, и мяч, посланный с одиннадцатиметровой отметки лидером сборной СССР по мотоболу Царевым, летит мимо ворот команды ФРГ...

Так в последней серии послематчевых пенальти была решена судьба первого места на чемпионате Европы по мотоболу, который проходил в окрестностях западно-

германского города Карлсруэ. Вновь, как и три года назад, победу здесь праздновали хозяева состязаний. По просьбе корреспондента АМС о европейском первенстве 1990 года рассказывает заслуженный тренер СССР Валерий Мосин, наставник сборной страны по мотоболу — трехкратного чемпиона Европы.

Сейчас уже и не припомню, кто первый из игроков сказал накануне финала: «что-то уж больно все похоже у нас на тот, предыдущий чемпионат в ФРГ. И состав тот же, и календарь...» И путь наш к финалу стал почти точной копией того, что привел в итоге к «серебру» в 1987 году.

Сначала отборочный турнир — три матча с тремя соперниками. И первый из них — хозяева поля. Должен сказать, что нынешний состав сборной ФРГ, на мой взгляд, сильнейший за последние годы. Как на подбор мощные, атлетически сложенные игроки западногерманской команды переживают сейчас, пожалуй, пик своей спортивной карьеры. В сочетании с высоким эмоциональным

настроением их несомненное мастерство обрело на поле яркие свежие краски. И хотя мы выиграли тот матч 4:2, иллюзий по поводу слабости соперника не питали.

К сожалению, в первой игре получили травмы оба наших вратаря. Сначала Котов повредил руку в запястье, а затем Ионов неловко приземлился после броска за мячом и выбил сустав на мизинце руки. Впрочем, Ионов доиграл матч и потом выходил на поле в оставшихся встречах. Хотя выступал с забинтованной рукой.

В следующем поединке с аутсайдером чемпионата — сборной Голландии нам необходимо было забить как можно больше, чтобы гарантировать себе место в финале независимо от исхода

последнего отборочного матча с командой Франции.

Любопытно, что голландцы приехали в ФРГ из соседней ГДР в ранге победителей турнира в группе В, хотя заняли там... второе место. Дело в том, что результаты восточногерманской команды, которая была первой, аннулировали. Вопреки техническим требованиям спортсмены ГДР использовали кроссовую резину на своих мотоциклах.

Голландцы, похоже, так и не разобрались, как же им лучше действовать против наших игроков. Они менее подвижны и плохо реагируют на передачи. Запутав соперников неожиданными пасами перед защитниками и перед воротами, мотоболлисты сборной СССР добились убедительной победы — 16:2. Счет говорит сам за себя.

Одновременно с этим матчем в другом городе во встрече ФРГ — Франция по сути дела решалась судьба одной из двух путевок в финал. По словам моих коллег Нифантьева и Толоконникова, которые ездили смотреть эту игру, поединок проходил в очень жесткой, порой жестокой борьбе. Французы травмировали капитана хозяев поля Рольфа Бюргера, и для него чемпионат закончился. Победа была на стороне сборной ФРГ, хотя она только в конце матча смогла повести в счете.

Французская команда сейчас переживает болезненный процесс смены поколений. Ушли лидеры — Маражино и Патиньон. Основной вратарь давно миновал пору спортивного расцвета. Словом, это поражение было вполне закономерным. Да и наш поединок с французами сложился для советской команды попрочнее, чем матч с хозяевами поля.

Возможности отдохнуть, оглянуться, как бы со стороны оценить шансы в решающем матче за чемпионский титул ни у нас, ни у западногерманских спортсменов не было. Финал — на следующий день после заключительных игр предварительного турнира.

То же поле, тот же соперник что и три года назад и, увы, тот же счет во втором периоде — 0:2 в пользу ФРГ, который принес ей тогда победу. Тут у наших ребят, похоже, разыграло самолюбие, появилось желание переломить ход матча вопреки грустным аналогиям. Сборная СССР всей мощью навала на защитные бастии-

ны соперников. Сначала Ширияев отыгрывает один гол, а затем Царев вырывает ничью.

Казалось, что силы соперников на исходе. Но, видимо, ни те, ни другие не хотели вернуть свою судьбу в руки случая — определять чемпиона по пенальти. Спортсмены обеих команд в дополнительное время устроили настоящий фейерверк изобретательной игры. В первой десяти минуте с выверенного паса Ширияев забивает третий гол. И тут же Царев вновь отправляет мяч в сетку ворот хозяев поля. Однако главный судья, посоветовавшись с боковым арбитром, не засчитал этот гол.

Но основные судейские сюрпризы начались минут за семь до финального свистка. За это время арбитр матча голландец Майерс без видимой причины удалил на пять минут Царева, назначив в нашу сторону четыре 16-метровых штрафных и один пенальти, который немцы не сумели реализовать. Столь суровое наказание было определено якобы за выход голкипера обеими ногами из вратарской зоны. Своим решением он несказанно удивил всех присутствующих. Ведь международный кодекс не предусматривает наказания за подобные действия. Тем более что сами игроки ФРГ подтвердили — никакого выхода из зоны не было.

До конца игры оставалось не больше двух минут, когда непростительную ошибку совершил Часовских. Он потерял мяч в безобидной ситуации, и соперники не замедлили воспользоваться этой любезностью. Они провели острую атаку и сумели забить мяч в ворота Ионова, но с явным нарушением правил — нападающий пересек ногой линию вратарской зоны, что категорически запрещено. Однако арбитр не заметил этого.

А дальше пенальти. На мой взгляд, чистая лотерея. Ну, скажите, кто мог предположить, что Царев — лучший игрок Европы последних лет, обладающий мощнейшим и точным ударом, промажет.

И все же я не стал бы всю вину за поражение списывать на слепой случай и ошибки в судействе. Тем более на Царева. Давно известно, что решения арбитров, какими бы они ни были, никто отменить не вправе. Да и не первый раз сталкиваемся мы с предвзятым судейством. Но раньше наши игроки морально были готовы к такому по-



вороту событий. Был даже какой-то особый кураж — мол, два наших гола не засчитали, мы третий забьем. И забывали. На этот раз нам не доставало воли, нервных сил, чтобы бороться с необъективностью.

«Ваши ветераны начинают сдавать», — сказал мне известный французский мо-

тоболист Маражино. Что ж, думаю, в этих словах есть доля истины. Молодость — не вечна. Но ведь у нас в стране им все равно нет равных.

Опытные игроки, конечно, подустали в финале. Тут бы и выпустить им на подмогу свежих мотоболистов. Скажем, Данилина или Погодина.

Уверен, итог решающего поединка был бы иной. Увы, в нынешнем составе советской спортивной делегации нашлось место только восьми игрокам. Между тем другие команды выставляют на матч десять спортсменов. Ограниченный состав сковывал и свободу тактического маневра в ходе матча. Особенно

когда выходили из строя мотоциклы ковровского завода. А это, к сожалению, не редкость в нашей сборной. Так, в первой игре с ФРГ у нас заклинило четыре двигателя! Впрочем, технические проблемы — это тема для особого разговора.

НЕУМОЛИМАЯ ФЕМИДА



«Нет, на такой резине выступать в классе «Интерконтиненталь С» нельзя, — технический комиссар соревнований Трофея Международной комиссии по картингу в польском Быдгоще австриец Роберт Шнайдер был непреклонен. — На шины «Бриджстоун», что у советских гонщиков, регистрация закончилась вместе с 1989 годом».

Не будем лукавить. Это сообщение не было для наших спортсменов откровением. Список зарегистрированных покрышек ежегодно публикуется в официальных изданиях. Другое дело, что фирмы — изготовители шин не торопились с поставкой новых моделей. Причем не только для нашей сборной. В таком же безвыходном положении оказалось и большинство гонщиков других стран. Понятно, что многие в этой ситуации рассчитывали на снисхождение.

Непреклонность Шнайдера лишний раз подчеркнула, что Трофей СИК по своему значению идет следом за чемпионатом мира и Европы, и здесь на милость судей полагаться не приходится.

Впрочем, думаю, решительности комиссару добавило сознание того, что нарушители регламента в любом случае не окажутся за бортом соревнований, и при желании смогут выступить в другой категории картов — формуле С.

Два этих класса очень похожи. Оба базируются на одних и тех же двигателях рабочим объемом до 125 см³. Главное отличие — в степени допустимых доработок мотора. В формуле С поле для конструкторской фантазии гонщика гораздо шире. Да вот еще покрывши здесь можно использовать любые. Этой-то лазейкой и воспользовались те, кого не допустили к гонке в классе «Интерконтиненталь С». В том числе члены сборной СССР Раймонд Гудрикс, Юлар Еблаков, Арнис Юршевский, а также приехавшие самостоятельно гонщики полтавского клуба «Лтава» Юрий Яковенко и Дмитрий Ковинько. Еще один наш спортсмен — Петр Бушланов сразу был заявлен в формуле С.

Так соревнования в этой категории машин, где состав участников и без того был довольно сильным, стали еще более представительными. На старт здесь вышло 30 спортсменов, среди которых весьма именитые мастера. Например, призер чемпионата мира швед Петер Ридель и давний знакомый советских картингистов экс-чемпион Европы Милан Шимах из Чехословакии.

Любопытно, что два известных гонщика избрали разную тактику в состязаниях. Если Ридель, а вместе с ним и другие шведы поначалу, похоже, берегли моторы и в предварительных заездах

держались в тени, то Шимах решил сразу оккупировать позицию лидера. В какой-то степени жертвой такого максималистского подхода чехословацкого гонщика неожиданно стал наш Гудрикс. На последнем круге заключительного предварительного заезда у Шимаха, шедшего впереди на приличной скорости, заклинил двигатель. Карт Милана встал как вкопанный, и сзади на него налетел со всего хода Раймонд. Гонку остановили. Места всем участникам вывели те, которые они занимали до столкновения. Все бы ничего, если бы Гудрикс не получил при этом травму, которая не позволила ему выступать в дальнейшем. Досадно! Ведь по итогам предварительных заездов он вышел на первое место. Вторым стал Шимах, третьим Бушланов. Юршевский и Еблаков заняли соответственно четвертое и шестое места.

Конечно, стремление подняться повыше в предварительных заездах объясняется не только желанием спортсменов утолить свое честолюбие. По их результатам гонщики получали места на старте так называемого предварительного финала, по итогам которого, в свою очередь, определялись стартовые позиции в главном финале.

Предфинал в основном подтвердил расстановку сил, сложившуюся в предвари-

тельных заездах. Победу здесь одержал Шимах, за ним трое наших — Юршевский, Бушланов, Еблаков. Подтянулись и шведы. Скажем, Ридель стал уже шестым.

Предположение о том, что скандинавы попросту не хотели до поры раскрывать все свои козыри, подтвердилось уже на первых кругах главного финала. Ридель и Габриэльссон без видимых усилий вышли вперед и так вдвоем прикатили на финиш финального заезда протяженностью 33 километра.

Упорным обещало быть соперничество за третье место между Шимаком и Бушлановым. Но, к сожалению, нашего гонщика в самый неподходящий момент подвели шины. У них ни с того ни с сего стал расслаиваться протектор. Кстати, с подобным дефектом нам еще ни разу не приходилось сталкиваться. Обидно, что это не позволило Петру занять место под стать его мастерству и опыту. Напомним, что год назад на подобных состязаниях, которые проходили в Полтаве, он был вторым. Правда, в классе «Интерконтиненталь С».

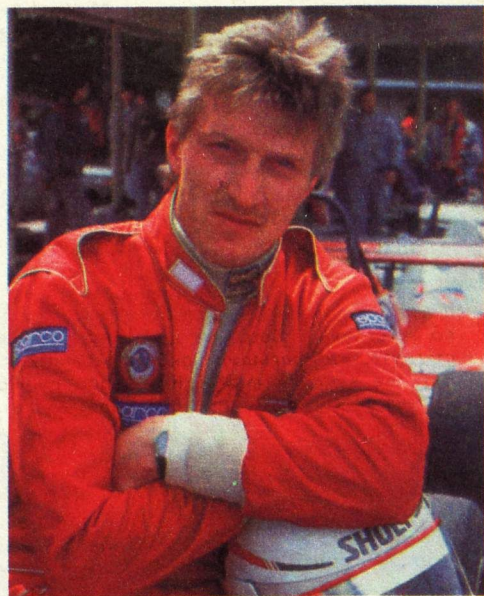
Лучшим среди советских гонщиков стал Юршевский, занявший четвертое место.

Приятно, что наши картингисты не тушевались в именитой компании и вовсе не выглядели робкими учениками по сравнению с титулованными соперниками. Но, видимо, не стоит переоценивать этот успех сборной СССР. Ведь главное испытание сезона — чемпионат мира и Европы во Франции, где к сильным гонщикам из Швеции и Чехословакии добавятся признанные лидеры мирового картинга — итальянцы.

В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,
судья Всесоюзной
категории

Фото А. Ефимова 13

К ДАЛЕКОЙ ВЕРШИНЕ



В конце августа прошлого года пятеро советских гонщиков-кольцевиков были приглашены в Италию для проведения контрольных заездов с местными спортсменами. По результатам этих гонок предстояло отобрать двоих для участия в открытом чемпионате Италии-90 формулы 3, а в будущем, возможно, и в первенстве мира Ф1. Все гонщики соревновались на одинаковых машинах «Даллара - Альфа - Ромео» формулы 3, и в начале сентября выбор был сделан — эстонец Отть Ванаселья и москвич Виктор Козанков.

Без преувеличения можно сказать, что эти несколько дней на Апеннинском полуострове стали пока высшей точкой в спортивной карьере Козанкова — мастера спорта международного класса, трехкратного чемпиона СССР, двукратного обладателя Кубка дружбы по кольцевым автогонкам на машинах формулы «Восток».

А началось все для 14-летнего паренька из обычной московской семьи — на Центральной станции юных техников, у Минаевского рынка. Там, а затем при 11-м таксомоторном парке он занимался картингом (кстати, без особого успеха), пробовал свои силы в постройке самодельного багги. Виктор закончил техникум связи и ушел в армию, на два года с автоспортом пришлось расстаться.

Зато после армии Козанкову сразу повезло — судьба свела его с Алексеем Григорьевым, известным нашим «кольцевиком». А рядом с этим человеком просто

нельзя не заразиться «автомобильной болезнью». В техцентре на Варшавском шоссе, в маленькой мастерской, впоследствии получившей гордое имя «Бюро испытаний и доводки легковых автомобилей», Козанков впервые увидел «формулу». Это была любовь с первого взгляда. Скрамная «Эстония» с написанной на кузове фамилией гонщика А. Кучеренко молодого парня просто покорила. В 1981 году он впервые пробует свои силы на этой машине и вскоре приходят первые успехи — 3-е место на соревнованиях «Янтарная «Волга» в Риге в начале сентября и 2-е место на гонке в Киеве в октябре того же года.

Следующие два года были заполнены тяжелой работой: гонками и тренировками, гонками и сборами, гонками и доводкой автомобиля. Именно в эти годы закладывался фундамент мастерства будущего чемпиона. Григорьев возил с собой на соревнования и сборы не только своего механика Козанкова, но и его машину. И как только представлялась возможность, Виктор выходил на трассу сам. Через два года этот ценнейший опыт — совместные тренировки с самыми сильными гонщиками страны — членами сборной — принес свои плоды. Если в 1983 году Козанков был в чемпионате страны только 14-м, ни разу не поднявшись выше 8-го места, то год спустя с ним пришлось считаться всем асам формулы «Восток»: А. Медведченко, Т. Напе, Т. Асмеру, Э. Линдгрену и другим.

Козанкова трудно назвать общительным. Конечно, это не мрачный, нелюдимый человек, смотрящий на всех исподлобья, но в беседе он предпочитает держать собеседника на некоторой дистанции. Его довольно сложно разговорить, он вообще не любит распространяться о «полной ежедневных трудностей и опасностей жизни «дяди-гонщика».

— Что-нибудь интересное или смешное? Да я даже не знаю. Гонялся, иногда выигрывал, иногда проигрывал, машина ломалась... Разве это расскажешь — как за рулем сидишь, тормозишь или поворот проходишь? А веселое... Гонки — дело серьезное. Чего тут смешного?

На протяжении пяти сезонов Козанков выступал на редкость стабильно, лишь в 1986 году Тоомасу Напе и в 1988-м Тойво Асмеру удалось опередить его в чемпионатах СССР; в 1985, 1987, 1989 годах Виктор становился победителем.

Следующей (и высшей, кстати) ступенью для гонщика «формулы» у нас является участие в Кубке дружбы. Впервые Козанков вышел на старт одного из этапов Кубка на трассе Бикерниеки в Риге в 1985 году. Тогда он стартовал из последнего ряда, как выступавший вне зачета, но вскоре вышел на 5-е место. Все, казалось, складывалось хорошо, как вдруг автомобиль вылетел с трассы и в считанные мгновения превратился в груды металлолома. Гонщик, к счастью, не пострадал, а виновником аварии, как выяснилось, был лопнувший диск заднего колеса.

— Я тогда и испугаться-то не успел, — вспоминает Виктор. — Страх пришел потом, когда рассказали, как все было, да по телевизору увидел. Вообще у меня аварий немного было. Эту вот только помню, да еще в Горьком на ипподроме, кажется, в 1984 году. Тоже было не очень приятно.

Гонщики вообще не слишком приветствуют разговоры об опасностях своей работы. Но, думаю, их близким от этого легче не становится.

— Как дома относятся к моей работе? Как к неизбежному злу. Да это и понятно. Ухожу рано, прихожу поздно, неделями пропадаю: то соревнования, то сборы. Сын без меня в первый класс пошел — как нарочно, в сентябре и этап чемпионата Союза, и Кубок дружбы. Но должен же мужчина заниматься делом! А дело это самое что ни на есть мужское.

С 1986 года Козанков — член сборной страны, а в 1987-м побеждает на этапе в Болгарии, на улицах известного курорта Албена, и становится третьим призером Кубка по итогам сезона. В 1988 году Виктор делает решительный шаг вперед и, заняв на четырех этапах три первых и одно второе место, становится безоговорочным победителем в абсолютном зачете Кубка. В прошедшем сезоне формулу «Восток», существовавшую с 1973 года, заменила новая, «Мондиаль». Мощность и соответственно скорость машин возросли, а конкуренция еще более

усилилась. На финише соревнований два советских гонщика — Козанков и Асмер — одержали по две победы и набрали в четырех гонках одинаковое количество очков. По новому положению о соревнованиях обладателем Кубка дружбы вновь стал москвич, как победитель первого этапа.

Итак, лучший «кольцевик» страны, фактически чемпион социалистических стран по автогонкам. Вершина достигнута, что дальше? Покорять ее вновь и вновь? Козанков оказался в тупике, как, впрочем, многие советские автогонщики до него. Представьте себе С. Бубку, раз за разом преодолевающего шестиметровую высоту и лишнего возможности прыгать на чемпионате мира. Или хоккейный ЦСКА, выступающий на Спартакиаде дружественных армий, но не выше.

Козанков пытался покорить другие «семибратские» в нашем автоспорте. Участвуя в трековых гонках, он был чемпионом Москвы (1985 и 1987 гг.), победителем и призером «Гонки звезд» на призы «За рулем», в прошлом сезоне был четвертым в чемпионате страны на ипподроме в Пензе и пятым на международной трековой гонке по льду в Москве. А годы идут... И до «восьмисотых» — чемпионатов Европы и мира — все так же далеко...

— Мне уже тридцать один, и, похоже, мечта о больших гонках так и останется для меня лишь мечтой, — говорит Виктор. — Но ведь без нее неинтересно. И главное — автоспорт для меня перестал быть только увлечением или только работой. Наверное, без гонок я уже не смогу жить.

У человека это в крови — он всегда стремится быть первым. И каждая победа побуждает сделать еще один шаг. Выше и дальше. И только вперед.

А. МЕЛЬНИК
Фото А. ГУРЕВИЧА

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

ТРИ СЕКУНДЫ ПОСЛЕДНЕГО «ДОПА»

Накануне очередного этапа чемпионата Европы — XXI международного ралли «Албена — Золотые Пески — Сливен», собравшего на старте 61 экипаж из 11 стран, знатоки, кажется, были единодушны в прогнозах о возможных претендентах на победу. Прошлогодний победитель итальянец Р. Дрогманс и его соотечественник Ф. Табатон (оба на «Лянча-Дельта-интеграле»), бельгийцы П. Снайерс («Тойота-селика-ГТ4») и М. Суле («Форд-косворт»), а также голландец Д. Бош на БМВ-М3 имели так называемый приоритет ФИА, которого удостоиваются наиболее именитые раллисты. Предполагать, что именно они и зададут темп гонки, было несложно, а вот предугадать, что судьбу первых трех мест решат несколько последних километров дистанции, пожалуй, не удалось никому.

Стартовым испытанием для гонщиков на сложной, почти тысячекилометровой трассе, включавшей 334 км скоростных участков (из которых 277 километров по асфальту), был один круг по известной кольцевой трассе «Албена». Уже здесь «Тойота» Снайерса на две секунды опередила соперников, а из последующих десяти «допов» первого дня состязаний неутомимому бельгийцу удалось выиграть еще семь.

В тройку лидеров вошли не сумевший на этот раз пока выиграть ни одного скоростного участка, но не упустивший из виду соперников Дрогманс, а также Табатон. Почему-то последнего судьба выбрала для своих неблагодарных шуток. Перед окончанием первого этапа, после остановки на пункте контроля времени «Лянча» итальянского аптекаря неожиданно закапризничала, и он долго не мог ее запустить. Как потом ни старался Табатон, рискуя на трассе, навстречу упущенное на ремонт время, неумолимый хронометр на последнем КВ зафиксировал целых 11 минут опоздания. Это была настоящая катастрофа. И только благодаря принятому накануне гонки решению судей штрафовать каждую минуту задержки на КВ лишь десятью секундами, итальянцу удалось уйти на отдых после



первого дня состязаний по крайней мере внешне спокойным.

Неизвестно, как спалось в эту ночь Табатону, но наутро с первых километров трассы стало ясно, что он пошел ва-банк. На коварных горных дорогах, где часто вместо обочин видишь скалы или пропасть, он мчался на грани разумного риска и сумел выиграть 13 из 16 «допов».

Кто знает, может быть, почувствовав за спиной дыхание соперника, на одном из таких поворотов Дрогманс занервничал, допустил ошибку, и его машину развернуло поперек дороги. На старт последнего скоростного участка ралли он и Табатон вышли с равным количеством очков, уступая Снайерсу лишь две секунды.

Этот «доп» и стал решающим. Всего несколько минут шла упорная и напряженная борьба на труднейшем горном спуске с романтичным названием Скалистый Монастырь. Трое претендентов — оба итальянца и бельгиец устроили зрителям настоящий спектакль, и в конце концов Фабрицио Табатону удалось склонить госпожу удачу на свою сторону — он стал победителем ралли.

В итоге первая тройка экипажей Ф. Табатон — М. Имерито, Р. Дрогманс — Р. Йостен и П. Снайерс — Д. Колбундерс, оставив позади более трехсот километров скоростных участков, умудрилась «втиснуться» в окно из трех секунд, выиграв при этом более одиннадцати минут у четвертого места.

Местных болельщиков

порадовали Г. Петров — И. Тонев, показавшие пятый результат на «Фольксваген-гольф-ГТИ», а советский экипаж С. Алясов — А. Левитан занял седьмое место — у него лучшее время не только среди советских участников, но и среди всех, кто выступал на «ладах». К сожалению, машины их земляков-тольяттинцев А. Рувинского — С. Елизарова и А. Артемко — В. Тимковского не выдержали напряжения гонок и сошли в первый же день, а москвичи С. Успенский — А. Зяблов финишировали лишь семнадцатыми.

Кстати, впервые советские гонщики выступали здесь не единой командой, а как представители заводов, поскольку болгарское ралли теперь уже не входит в зачет Кубка дружбы. Похоже, без командной борьбы соревнования утрачивают часть своей зрелищности.

Не первый год ФИСА присваивает этапу европейского первенства в Болгарии максимальный коэффициент 20. Проведение соревнований такого уровня делает честь нашему небольшому государству. Теперь многие болельщики мечтают увидеть на этой трассе и участников мирового чемпионата.

Маленькая Болгария мечтает о первенстве мира. Почему бы и Советскому Союзу не взяться за крупные международные ралли? Ведь, кажется, все условия для этого в СССР есть.

И. СЕЛИКТАР,
Р. КОСТОВ
болгарские журналисты —
специально для АМС
Фото Б. ЛАЗОВОЙ

Несколько лет назад спортивные и специальные журналы запестрели снимками необычных машин — четырехколесных мотоциклов. Буквально на глазах возникло новое транспортное средство. Однако давняя истина гласит, что все новое — это только хорошо забытое старое. Хагенлогер в США в 1896 году, Жорж Бутон и Альбер де Дион во Франции в 1900-м, Хора в Австро-Венгрии в 1902-м изготавливали легкие транспортные средства с четырьмя велосипедными колесами, велосипедной посадкой водителя и маленьким мотором. По всем этим данным их вполне можно отнести к категории четырехколесных мотоциклов. Даже первый мотоцикл конструкции Готтлиба Даймлера, и тот имел два дополнительных поддерживающих колесика. Трехколесные мотоциклетки, называемые трициклами, также были широко распространены, они были излюбленным средством моторизованных спортсменов. На подобный трицикл можно посмотреть в автомобильном отделе Политехнического музея Москвы. Таким образом, прошлое у нового транспортного средства достаточно богато.

А современный бум легких внедорожных транспортных средств начался в конце 60-х годов в США. Впервые на мотоцикл установили широкопрофильную резину. Фирма «Роко» еще сделала приводным переднее колесо. Вскоре колес стало три, переднее — управляемое ведущее, задние — ведущие. Машины на тороидных, а затем на аромных шинах пониженного давления уверенно преодолевали пляжные дюны, неухоженные участки. Мощности мотоциклетного мотора хватало, чтобы унять пыл владельца кулбитом после резкого поворота на высокой скорости. Игрушка была с удовольствием принята, и спрос стал опережать предложение. Потом появился четырехколесный вариант. В то время большой популярностью стали пользоваться гонки «офф роудс» — по труднопроходимым участкам, бездорожью. Гонялись на переделанных армейских джипах, на модельных неказистых багги. Трассы прокладывали в США близ Нью-Мехико и Лос-Анджелеса.

Новые мотоциклы пришли как нельзя кстати. Вдруг обнаружилось, что на таких машинах удобно работать в поле, перевозить сено или, скажем, строительные



ВСЕ ЧЕТЫРЕ КОЛЕСА... МОТОЦИКЛА



материалы, бревна, использовать в геологоразведке и даже буксировать легкие самолеты на малых аэродромах. Представление нового транспортного средства, сконструированного фирмой «Хонда», состоялось в США в 1971 году. С тех пор японские заводы монополизировали американский рынок.

Что же такое четырехколесный мотоцикл? Если автомобиль слишком мал для того, чтобы посадить водителя внутрь, водителя сажают верхом. При этом отпадает необходимость в крыше, стеклах, отопителе, других предметах «роскоши». Зато обретается ни с чем не сравнимая романтика общения с окружающей средой.

Все машины имеют трубчатую сварную раму, независимую подвеску передних колес, органы управления и сиденье мотоциклетного типа. Как правило, двигатель мотоциклетный, рабочим объемом от 50 до 350 см³. Передняя подвеска машин «Хонда», «Сузуки» и «Кавасаки» выполнена на двух поперечных рычагах. Редкостью является подвеска передних колес на одном поперечном рычаге — на дешевой модели «Ямаха». Задняя ось подвешена на косых рычагах, на спортивных моделях может применяться маятниковая вилка мотоциклетного типа с моноамортизатором. При этом маятник оказывается между колесами. На самых дешевых моделях задние колеса вообще не поддрессориваются.

Подавляющее большинство четырехколесных мотоциклов имеет привод на задние колеса. В зависимости от исполнения эти машины оснащаются или не оснащаются дифференциалом. Наиболее дорогими являются полноприводные модели. У них двигатель обычно представляет единый агрегат с коробкой передач и главными передачами. Некоторые технические характеристики выпускаемых сейчас мотоциклов приведены в таблице.

Спортивные модели отличаются повышенной защищенностью агрегатов, большими ходами подвески по сравнению с остальными моделями, шинами со специальным рисунком протектора. Они выпускаются ограниченным тиражом и стоят значительно дороже обычных.

Обращает на себя внимание управление дросселем при помощи рычажка. Сама рукоятка не вращается, а рычажком удобно пользоваться большим пальцем руки. На многих моделях такой рычажок дублируется на другой рукоятке. На машинах «Сузуки» используется ручное переключение передач. Все модели, кроме спортивных, оснащаются решетчатыми багажниками. Водитель и пассажир защищены от грязи, летящей из-под колес, элегантными крыльями с дополнительными пластмассовыми фартуками. Применение пластмасс очень велико.

Совсем недавно четырехколесник прикатил и в нашу страну. Эксперименты проводились в Ижевске и Коврове на заводах Минобороны. В Коврове дела пошли успешнее. Несколько лет назад завод имени Дегтярева про-

дал около 80 штук таких мотоциклов жителям Владимирской области по цене приблизительно 1200 рублей за штуку. Собранные, что называется, на коленке — из перекроенных серийных деталей — «восходы-4ШП» имели двигатель от мотоцикла «Тула», передний мост, схожий по конструкции с мостом трактора «Беларусь», неподдрессоренный задний мост.

Один из опытных образцов поступил для испытаний в СКБ МАМИ. В результате полугодичной эксплуатации здесь были выявлены не только многие недостатки машины, но и некоторые, весьма важные достоинства. Поговорим сначала о «минусах». Учитывая полукустарный способ производства пробной партии, было бы несправедливо упрекать заводских конструкторов в неказистом внешнем виде четырехколесника. Похоже, что на его кардинальное улучшение рассчитывать пока не приходится — ведь в этом случае придется осваивать новые технологические процессы, искать новых поставщиков. Не слишком удобна и езда на ковровском «коньке-горбунке» — неудачно расположенный воздухозаборник засасывает штанину водителя и доступ воздуха к двигателю прекращается, мотор глохнет. Недостаточно широкие крылья плохо защищают ездока от грязи, летящей из-под колес. К тому же машина тяжеловата в управлении и недостаточно устойчиво ведет себя на прямой и в поворотах.

А вот некоторые эксплуа-



тационные качества положительно выделяют машину даже из ряда японских «одноклассников». В корпусе жесткого заднего моста размещены блокируемый дифференциал, реверс-редуктор и демультипликатор, обеспечивающий движение на пониженных передачах. Машина имеет восемь передач вперед и столько же назад! Вызывают восхищение и тяговые качества «Восхода» — опытный образец волок по земле свернутую в бухту металлическую ленту, которая весила килограммов пять-

сот. В корпусе заднего моста есть также вал отбора мощности для привода различных инструментов. Настоящая рабочая лошадка!

На опытный образец устанавливаются тороидные шины 6.15—10 от мотоцикла «Тула». Они хорошо демпфируют дорожные препятствия, уверенно идут по песку. За полгода эксплуатации по битым стеклам, арматуре, кирпичному бою произошел единственный прокол. Гвоздь «сотка» проколол камеру в 16 (!) местах. И все же диаметр задних колес, по

мнению испытателей, маловат, а единственного типа резины явно недостаточно для столь универсальной машины.

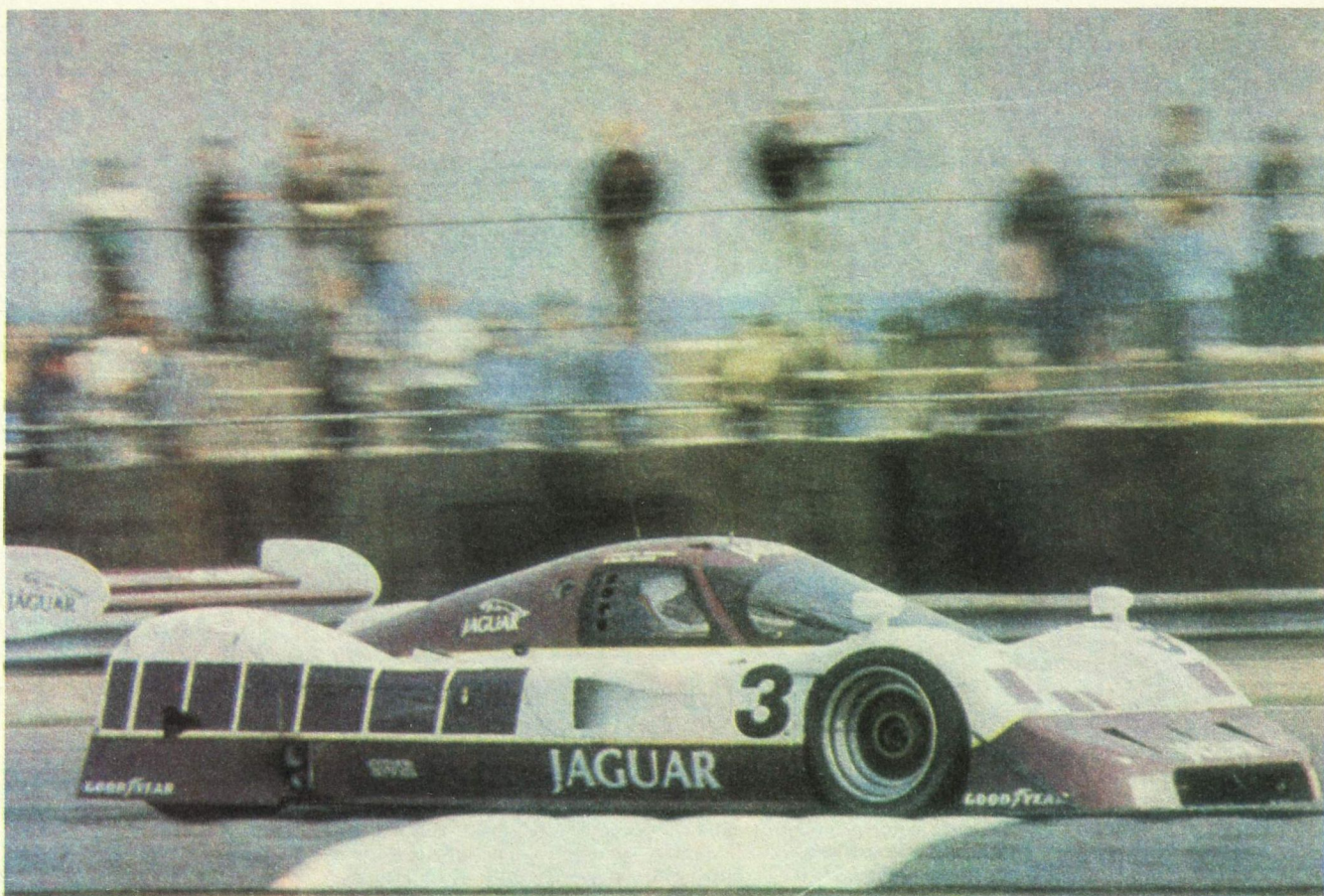
И все же ковровские специалисты создали весьма перспективную конструкцию. В СКБ МАМИ была разработана оригинальная подвеска типа «Мак-Ферсон», не применявшаяся доселе на четырехколесных мотоциклах. Работы по исследованию поведения мотоциклов с такой подвеской будут продолжены.

Совершенно новое направление в отечественном мотоцикlostроении требует привлечения самой современной техники исследований. Необходимы компьютерные системы, программное обеспечение, новая методика испытаний. Заводу не обойтись без подготовленных, знающих вопрос специалистов. Деятельность СКБ МАМИ во многом может решить возникающие проблемы.

Новая машина очень нужна теперь, когда возрождается индивидуальное сельское хозяйство, растет увлечение техническими видами спорта. Те парни, кто сейчас носитися ногами по городским улицам, не могут представить, сколь увлекательно покорение бездорожья. Завершая рассказ о четырехколесных мотоциклах, выразим робкую надежду на скорое появление конкурента японским машинам — отечественного четырехколесника.

**А. ВИНОГРАДОВ,
Д. ОРЛОВ**

Модель, назначение	Охлаждение	Число тактов/цилиндров	Рабочий объем, см ³	Мощность, л. с./об/мин	Масса, кг	Передача крутящего момента кол. формула	Шины	
							спереди	сзади
«Хонда-ТРИкс-70», транспортная	Воздушное	4/1	72	3,89/7000	85	Цепь 4×2	16×8—7	16×8—7
«Хонда-ТРИкс-200-СИкс», спортивная	Воздушное	4/1	199	16/7000	172	Цепь 4×2	20×7—9	22×11—8
«Хонда-ТРИкс-350-4УД», транспортная	Воздушное	4/—	350	25/6000	259	Вал 4×4	24×9—11	24×9—11
«Сузуки-ЛТ-Ф4УД», транспортная	Воздушное	4/—	246	20/7500	227	Вал 4×4	22×8.00—10	25×12.00—10
«Сузуки-ЛТ-230С», спортивная	Воздушное	4/—	229	22/8000	140	Цепь 4×2	21×7.00—10	22×11.00—9
«Сузуки-ЛТ-250Р», спортивная	Водяное	2/—	249	39/7000	133	Цепь 4×2	21×7.00—10	22×11.00—10
«Ямаха-бэнши», спортивная	Водяное	2/2	347	—	168	Цепь 4×2	21×7—10	22×10.00—9
«Ямаха-уэрриор», спортивная	Воздушное	4/1	348	—	177	Цепь 4×2	21×8—10	22×11—9
«Кавасаки-КЛФ300-бэйо», транспортная	Воздушное		290	21/7000	226	Вал 4×2	22×9—10	24×11—10



АМС ВСЕ ГОНКИ МИРА

ЛЕ-МАН. АВТОМОБИЛЬ ПРАВИТ БАЛ

К середине июня в мире любителей автоспорта вспыхивает настоящая лихорадка, сродни, пожалуй, той, которая когда-то будоражила Клондайк. Но «золотая лихорадка» давно канула в Лету, тогда как 24-часовая автогонка спортивных прототипов во французском городе Ле-Ман с каждым годом разжигает все больше и больше страстей.

Несмотря на свой уже весьма солидный возраст, а в этом году состоялся ее 58-й старт, как и в былые времена, она завораживает зрителей отчаянной борьбой. Схватка на трассе не стихает ни днем ни ночью. Порой имя победителя можно назвать лишь за несколько секунд до финиша. История гонки богата такими примерами. В 1966 году разрыв между первым и вторым

местом составил 120 метров, а в 1969-м и того меньше — всего 20. И это после 24-часового кружения по знаменитой леманской петле!

Стоит ли после этого удивляться, что чемпионы формулы 1 — признанные асы автомобильных трасс и те считают за честь выиграть эту гонку. Но далеко не всем оказывается по зубам 24-часовой «леманский орешек». За все время проведения соревнований в них приняло участие 15 чемпионов формулы 1, а стать в Ле-Мане первыми удалось лишь пятерым. Больше всех преуспел американец Фил Хилл — победитель чемпионата мира формулы 1 1961 года, которому трижды доставались лавры Ле-Мана. Словом, у этой гонки свои законы, и на старте, перед изматывающим

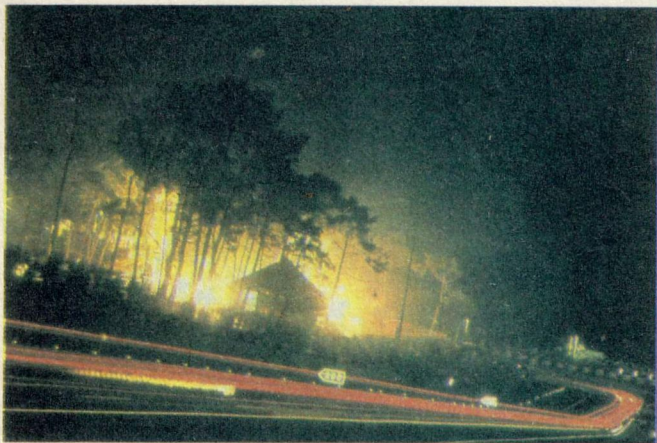
нервы и силы 24-часовым заездом равны все. Кстати, и рекорд трассы принадлежит не асам, а менее именитым гонщикам. Он был установлен в 1988 году на «Ягуаре». За сутки гонщикам удалось пройти по кольцу 5332 км со средней скоростью почти 222 км/ч.

До предела закрученная интрига, имена блистательных спортсменов, определенная легендарность, которая окутывает соревнования, как, впрочем, и их до предела ужесточенная формула проведения — все это вполне объясняет чрезвычайную популярность гонки в Ле-Мане. Однако вполне еще не означает полностью.

Наблюдая за соревнованиями, разговаривая со специалистами, я постоянно пытался найти какой-то свое-

образный ключик-отгадку, который позволил бы постичь тайну их притягательности. Ведь, действительно, сколько сейчас в мире существует самых разнообразных гонок. Ан нет! Все равно «24 часа в Ле-Мане» до сих пор стоят особняком. А связано это, по моему, с тем, что эти соревнования дебютировали в 1923 году в романтический для автомобиля период, когда он сам победоносно покорила сердца людей.

Росшие как на дрожжах автомобильные фирмы пытались доказать свое право считаться лучшими. Но почему сценой для этого соперничества был выбран именно Ле-Ман, а не, предположим, Париж или какой-нибудь другой город? Этому тоже есть свое объяснение.



Ночная гонка в Ле-Мане удивительно красива.

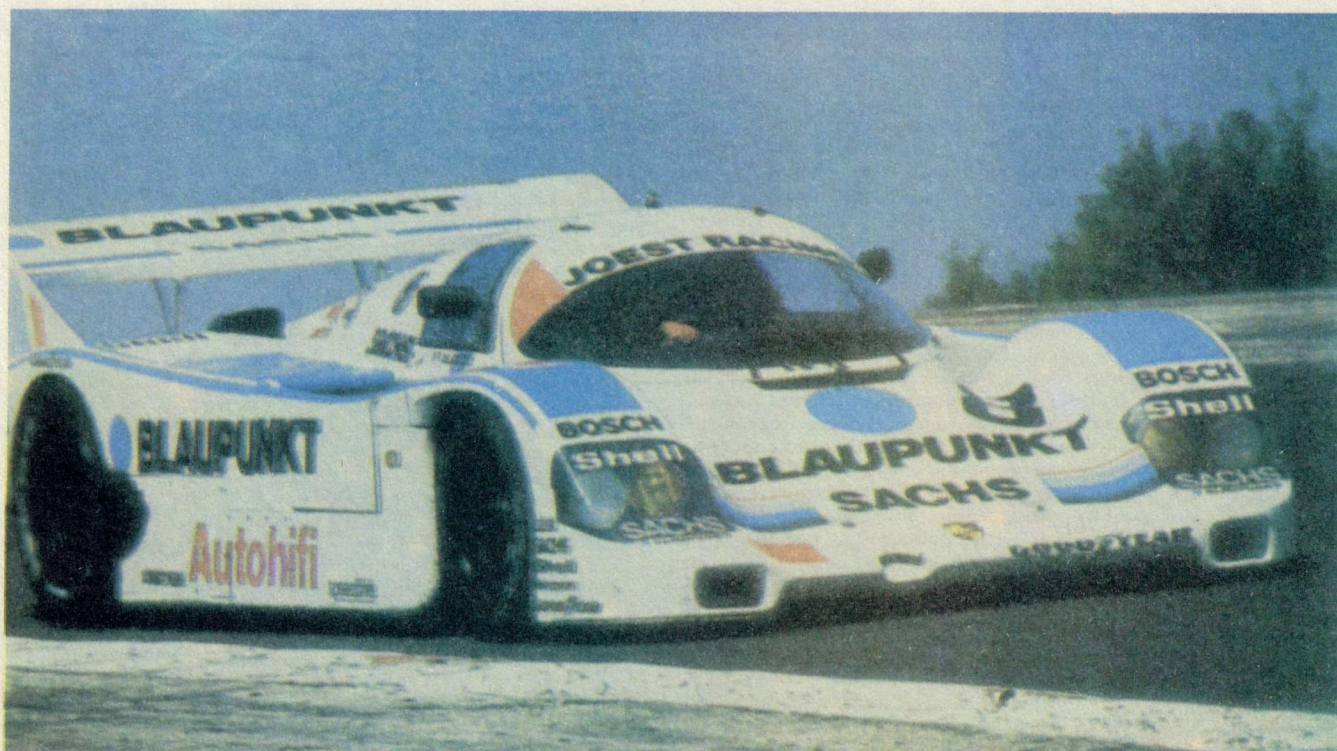


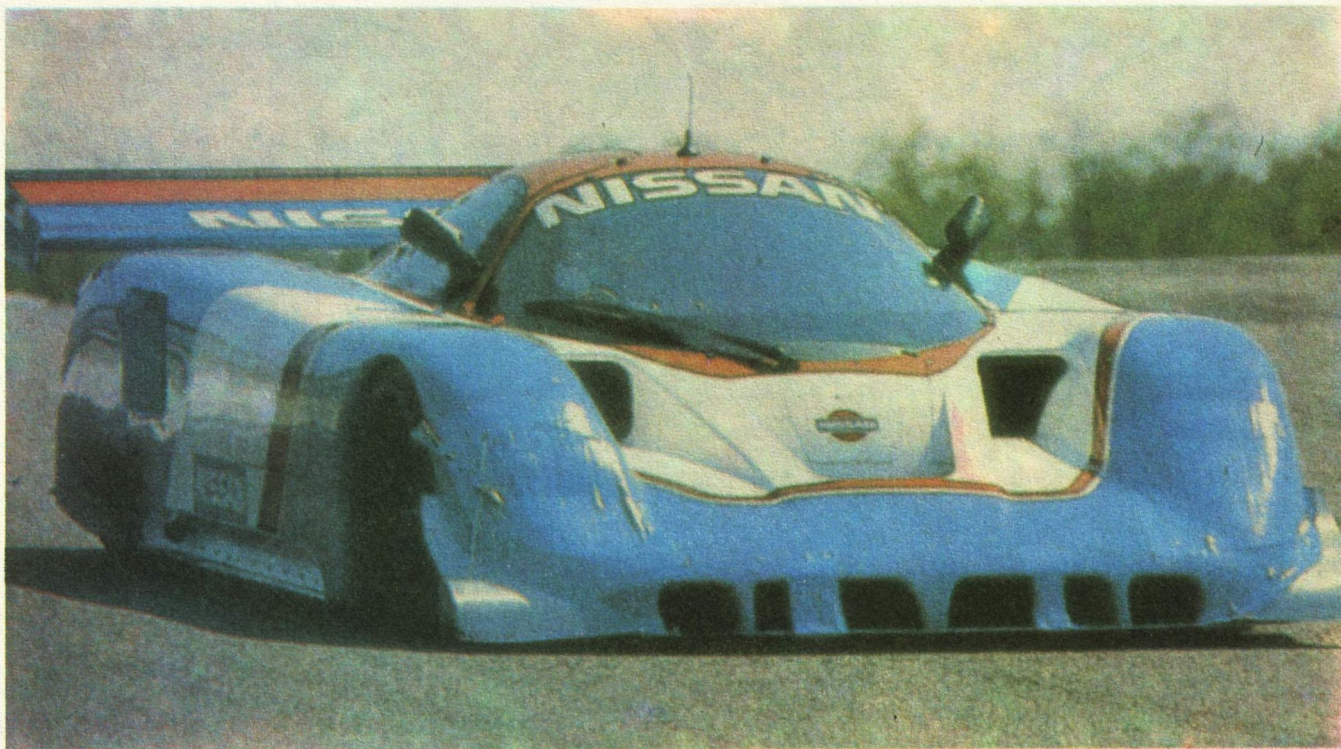
Знаменитая Правая унодьерская линия, вызвавшая так много споров.

24-часовой марафон в Ле-Мане неизменно вызывает громадный зрительский интерес.



«Порше-962Ц» — один из самых известных и результативных прототипов 80-х годов.





Ле-Ман, расположенный в 200 километрах от столицы, оказался очень удобным для проведения подобного рода соревнований. Французский автомобильный клуб остановил свой выбор на этом городе еще в... 1906 году.

Относительно небольшие размеры Ле-Мана, а также наличие густой сети дорог позволили сделать это. Впоследствии трасса, по которой были проведены первые соревнования, была расширена. И именно она, эта трасса, легла в основу будущей 24-часовой кольцевой гонки.

В 1923 году протяженность леманской петли составляла 17 километров 262 метра. Затем она была несколько уменьшена. В последние четыре года шоссейная орбита для гонщиков стала вписываться в расстояние 13 километров 535 метров. Но как бы ни изменялась трасса, один ее участок всегда оставался прежним. Это знаменитая, как здесь ее называют, Правая ундьерская линия. Это практически прямой участок дороги длиной около 6 километров.

В обычной жизни — это настоящее шоссе, которое закрывается перед гонкой и после специальных работ отдается на откуп спортсменам.

На этом-то участке, к неопишуемой радости зрителей, гонщики вовсю демонстрируют мощь моторов своих приземистых красавцев. В 1988

году на Правой линии спортивный прототип «Порше» прошел с рекордной скоростью — 405 км/ч. Вот тогда над Правой ундьерской линией и сгустились тучи.

Международная федерация автоспорта (ФИСА), в лице ее президента Жан-Мари Балестра, сочла участок непригодным для подобных скоростей и потребовала его срочного переоборудования, что для организаторов было заведомо невыполнимой задачей.

Злые языки утверждают, что были и другие причины. Как, например, недостаток, с точки зрения ФИСА, финансовых отчислений в ее казну от телетрансляций гонки.

Но как бы то ни было, предъявленные требования в жесткие сроки организаторы не могли выполнить, и тут же последовали санкции.

В 1989 году «24 часа в Ле-Мане» были исключены из официального зачета чемпионата мира среди спортивных прототипов. Однако соревнования, даже лишенные официального статуса, тем не менее вновь прошли успешно, собрав 200 тысяч зрителей и весь цвет мирового автомобилестроения.

И вот тогда их организаторам ФИСА объявила самую настоящую войну. Она попыталась запретить гонку, точнее, объявила о ее запрете. Но ничего из этого не вышло. Слишком много значат

«24 часа в Ле-Мане» для поклонников автоспорта.

Протест получился всеобщим и впечатлил даже правительство. В дело вмешался Роже Бамбук — государственный секретарь по делам молодежи и спорта Франции. Благодаря его посредничеству с ФИСА было установлено перемирие.

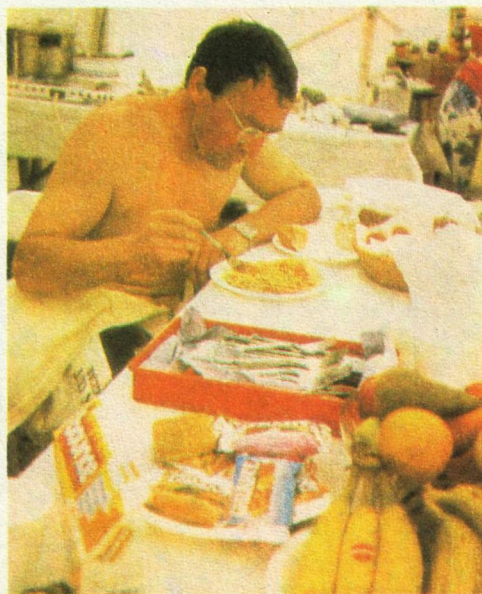
Нашли компромиссное решение: на самом быстром участке ограничили скорость. И гонка как ни в чем не бывало пошла в своей истории на 58-й виток. Символично, что старт ей дал сам Роже Бамбук. Ну, а что

«Ниссан» — опасный конкурент «ягуаров» и «мерседесов». На снимке — прошлогодняя модель «Р89Ц».

творилось на специально оборудованных трибунах на всем протяжении гоночного кольца, трудно передать словами. Зрителей собралось около 250 тысяч. Причем мощную поддержку французам оказали англичане, высадившие в Ле-Мане 40-тысячный десант.

Обычно в свой многотрудный путь участники от-

За время гонки в тесной кабине своего болида спортсмены теряют несколько килограммов веса. Поэтому вкусная и калорийная пища — не последнее дело в успехе.





Том Уокиншоу — менеджер команды «Ягуар». С именем этого человека связано возвращение знаменитой английской марки на гоночные трассы.

правляются точно в шестнадцать ноль ноль. Так было и на этот раз. Со старта вдогонку за временем ушло 49 экипажей, которые по нынешним правилам соревнований состоят из трех человек. Ведущие мировые автомобильные компании прислали в Ле-Ман спортивные прототипы. В том числе «Порше», «Ягуар», «Форд», «Ре-

Современные спорт-прототипы развивают невероятные скорости — свыше 400 км/ч! На трассе — «Ягуар-Икс Джей Р9».

но», «Лянча», «Альфа-Ромео», «Ниссан», «Мацуда», «Тойота», «Мицубиси».

Французы говорят, что отсутствующий всегда не прав. Главным отсутствующим на этих соревнованиях была фирма «Мерседес» — победитель прошлогодней гонки. Компания посчитала, что если соревнования не идут в официальный зачет, то не надо и копы ломать. Думается, впоследствии она пожалела о своем решении.

Огромный интерес к «24 часам в Ле-Мане» был проявлен не только во Франции, но и во всем мире.

Прямые телевизионные трансляции с трассы велись на 26 стран. Что может быть лучшей рекламой, чем показ машины в деле. Пусть это и спортивные прототипы, но как раз на них «обкатываются» многие будущие новинки серийного автомобилестроения. Словом, отсутствие «Мерседеса» не испортило обедни.

Очень сильных конкурентов и так было предоставлено. Перед стартом считалось, что основная борьба развернется между командами «Порше», «Ягуар» и «Ниссан». Поначалу так оно и было. Но ближе к ночи стало все отчетливее вырисовываться преимущество «Порше» и «Ягуара». Спор между ними получился, можно сказать, принципиальным. Дело в том, что разница в лошадиных силах была в пользу «Порше». Она составляла 50 л. с. Но этого оказалось недостаточно. Более надежными проявили себя двигатели «Ягуара», что, в конечном итоге, и принесло этой английской фирме заслуженную победу.

Любопытно, что в победном экипаже «Ягуара» оказался только один англичанин. Это Мартин Брандль. Двое других — Прис Кобб — американец и Джон Нильсен — датчанин. За 24 часа им удалось пройти 4882 километра со скоростью 204 км/ч. И на втором месте оказалась машина фирмы «Ягуар». Лишь третьим и четвертым были автомобили западногерманской «Порше».

Из 49 машин, ушедших со старта, финиша достигли лишь 29. Да и победному экипажу команды «Ягуар» так-

же пришлось изрядно поволноваться. Гонщики 31 раз останавливались у бокса, что заняло в итоге 67 минут. Во время этих коротких передышек 15 раз чередовались члены экипажа, 30 раз машина заправлялась горючим, 7 раз — маслом, 5 раз менялись тормозные колодки. Это все рутинная работа, но были вещи и посерьезней. В 5 часов утра забарахлил двигатель. Пришлось остановиться. В 11.30 разладилась тормозная система. А уже после окончания гонки датчанин Нильсен признался, что с 11 часов утра в воскресенье у них не работала четвертая передача. «Но мы не показали вида, что у нас есть проблемы», — добавил он, — и продолжили гонку, выдержав необходимый для победы темп».

...Сейчас Ле-Ман, переживший очередную автомобильную эйфорию, живет размеренной жизнью. Знаменитая Правая линия превратилась в обычную национальную дорогу с максимальной допустимой скоростью 110 км/ч. В случае нарушения правил будешь иметь дело не с Международной федерацией автоспорта, а с полицией.

Между тем конфликт организаторов с ФИСА продолжается. И скоро Ж.-М. Балестр должен вынести окончательный вердикт. Удастся ли найти компромиссное решение противоборствующим сторонам? Хочется надеяться, что да.

О. МАКСИМЕНКО,
корр. Гостелерадио СССР
по Франции — специально
для АМС



«БИМОТА»

Всякое изделие должно быть продано, а для этого кто-то должен в нем нуждаться. Не вспомнив эту нехитрую заповедь рынка, мы вряд ли поймем, как уживаются с японскими гигантами и местными конкурентами крошечная итальянская фирма «Бимота» в городе Римини. Ее направление — супербайки, мотоциклы из категории самых быстрых. По сути, это гоночные машины, приспособленные для эксплуатации на дорогах. Выпускают их на «Бимоте» очень мало — считанные сотни, необходимые для того, чтобы homologировать подобные мотоциклы в чемпионате мира как серийные. Изготавливают практически вручную, отсюда — высокая цена. И это при условии, что наиболее сложные узлы и агрегаты — двигатель, переднюю вилку, заднюю подвеску — «Бимота» закупает, а самостоятельно делает экипажную часть, облицовку, топливный бак и обтекатель. В результате такой комбинации получается мотоцикл, содержащий то самое «чутье», которое заставляет

предпочесть «Бимоту», скажем, комплектной «Ямахе» с аналогичным мотором.

Мы представляем «Бимоту-ИгрекБ-4ЭИР», показанную в свое время в Москве на выставке «Италия-2000».

Экипажная часть скоростной машины должна быть весьма жесткой, и потому ее конструкция (у «Бимоты», кстати, довольно типичная) ничем не напоминает привычные нам рамы велосипедного типа. Основная несущая деталь (она видна на снимке между баком и обтекателем) в плане имеет форму латинской буквы U, закругленная часть которой обращена вперед. В задней, широкой ее части — перемишка, к ней крепится узел задней подвески, а к отрезкам рамы, идущим вниз, — маятниковая вилка.

Двигатель жестко укреплен на раме снизу, тем самым надежно замыкает ее, препятствуя скручиванию и изгибу. Конечно, жесткое крепление предполагает плавную, с минимальными вибрациями работу двигателя. Рама — из профиля прямоугольного сечения, материалом для которого послужил высококачественный алюминиевый сплав.

Передняя вилка с регулируемым усилием сжатия и отбоя — известной итальянской фирмы «Чериано», задняя подвеска с прогрессивной жесткостью — «Де Карбон». Наконец, сердце машины «пересажено» от японского донора — «Ямахи». Рассказывая о такой технике, легко сбиться на восторженный тон. От него в какой-то мере удерживает то, что объективные параметры, выраженные цифрами, говорят о возможностях машины больше всяких слов.

Итак, двигатель. Его четыре цилиндра расположены в ряд поперечно и наклонены вперед под углом 45° к вертикали. Головка цилиндров — с традиционными для моторов такого типа и класса двумя распределительными валами. Зато другая ее особенность составляет исключительную привилегию «Ямахи»: пять клапанов на цилиндр (три впускных, два выпускных).

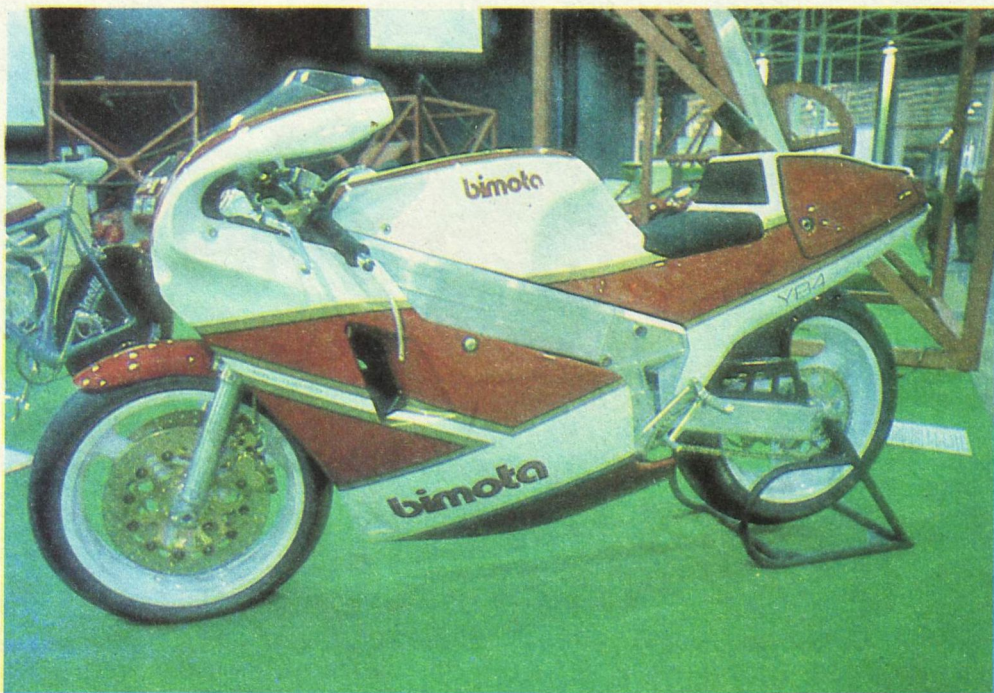
Конечно, жидкостное охлаждение, смазочная система — с масляным радиатором. И при рабочем объеме 749 см³ — 135 л. с. (что соответствует 180 с литрами рабочего объема) при 12 300 об/мин. Крутящий момент, развиваемый при 9500 об/мин, — 10,9 кгс·м (105,9 Н·м). Хотите знать, при чем здесь «Бимота»? Именно ее «спецы» терпеливо дожидались системы электронного впрыска топлива известной итальянской фирмы «Вебер», микропроцессорное управление зажиганием «Марелли», без которых параметры мотора были скромнее.

Наши мотоциклисты, терзаемые низким качеством цепей на своих ИЖах и «восходах», не без удивления отметят, что на «Бимоте» (как, впрочем, и на «Ямахе») обходятся обычной втулочно-роликовой цепью. К тому же открытой — как видно, проблема ее защиты от грязи не возникает...

17-дюймовые колеса из магниевого сплава обуты в шины «Мишлен» — низкопрофильные, серии «70», в применении которых «Бимота» стала пионером. Дисковые тормоза с диаметром двух передних дисков 320, заднего 230 мм — не роскошь, а первая необходимость на мотоцикле, способном развивать 200 с хорошим «гаком». Рациональное совершенство дизайна позволяет оценить снимок.

Труднее нам с вами судить о том, насколько доступно наслаждение «высокой» техникой «Бимоты». Ее супербайки относят к числу наиболее дорогих: представленная здесь модель стоит, например, в ФРГ около 40 тысяч марок — как автомобиль БМВ-520И (тоже, кстати, не из дешевых...).

«БИМОТА-ИГРЕКБ-4ЭИР»: сухая масса — 165 кг, наибольшая скорость — 240 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 3,7 с; средний расход топлива — 7,2 л/100 км; двигатель — «Ямаха-2МС», рабочий объем — 749 см³, степень сжатия — 12,7, мощность — 135 л. с./99 кВт при 12 300 об/мин, электронное впрыск топлива, микропроцессорное зажигание; размеры, мм: длина — 2020, ширина — 640, высота — 1090, база — 1390; размер шин: переднего колеса — 120/70 VR17, заднего — 180/60 VR17.



«АПРИЛИА»

Если «Бимота» конкурирует в классе самых престижных и дорогих машин, то другая итальянская фирма, «Априлиа», известна более дешевыми и доступными моделями малых кубатур (50—250 см³). Однако по насыщенности самыми современными, довольно сложными техническими решениями они мало чем уступают даже супербайкам. Примером служит «Априлиа-АФ1-синтези».

С первого взгляда трудно предположить, что под изящным, эффектно раскрашенным обтекателем — не четырех-, а всего лишь одноцилиндровый двухтактный двигатель — 125 см³. Но, право, он не нуждается в нашем снисхождении, поскольку способен «выдать» 31,8 л. с. при 11 000 об/мин — 255 в пересчете на литр! Правда, несмотря на все ухищрения, о которых мы еще скажем, такой мотор «легко дышит» при оборотах выше 7000 в минуту, что потребовало шестиступенчатой коробки передач.

Как и «Бимота», «Априлиа» предпочитает использо-

вать покупные двигатели, в данном случае австрийской фирмы «Ротакс», известной спортивными успехами. Чтобы достичь оптимальных параметров мощности и крутящего момента, на впуске установлен шестилепестковый клапан (он препятствует обратному выбросу смеси на малых оборотах), а высота выпускного окна изменяется автоматически — перемещением заслонки в зависимости от давления в выпускной системе. Перед карбюратором установлен воздушный ресивер. Воздух попадает в него через отверстие с правой стороны обтекателя и создает подпор, способствуя лучшему наполнению цилиндра. Масло подается в карбюратор насосом, который в зависимости от нагрузки на двигатель меняет его соотношение с топливом от 1:50 до 1:110.

Конструкция экипажной части вполне типична для сегодняшних дорожных — вчерашних гоночных — мотоциклов: основной элемент рамы из алюминиевого профиля соединен с ее задней

частью из стальных труб прямоугольного сечения. Двигатель смонтирован на стальном подрамнике, который присоединен к раме снизу.

Передняя вилка так называемого перевернутого типа (по-английски «апсайд даун» — вверх ногами), задняя — с прогрессивной характеристикой и консольным креплением колеса на одноплечем рычаге вместо привычной вилки. Литые 17-дюймовые колеса с эффектным рисунком спиц (заметим, у переднего и заднего их разное количество: 7 и 9) хорошо вписываются в облик мотоцикла, а установленные на них дисковые тормоза с гидроприводом служат надежной гарантией безопасности. Забота о ней подсказала и такие детали, как сдвоенная фара, два зеркала заднего вида на обтекателе. А электрический стартер, которым еще недавно комплектовали лишь супербайки, — это уже забота о комфорте. Прибавят уверенности водителю дополнительные приборы на щитке — указатели уровня топлива и масла с лампами резерва: ведь 18-литровый бак не рассчитан на дальнейшее путешествие без заправки.

У мотоцикла два сиденья, однако пассажирское — крохотное и расположено так высоко, что вряд ли может порадовать комфортом. По существу, конечно, он одноместный, с характерной полужадежной посадкой водителя.

Авторитетные эксперты считают, что технический

уровень, дизайн, качество исполнения позволяют называть «АФ1-синтези» одной из лучших моделей в своем классе. Впрочем, подобные оценки дают и другим мотоциклам «Априлиа». Мобильность, гибкость, умение, как сказано в пресс-релизе фирмы, «схватывать на лету и интерпретировать сигналы, исходящие с рынка» позволили ей за пять лет вдвое увеличить товарооборот, достигнув уровня производства 48 000 мотоциклов в год, четверть из которых идет на экспорт, в том числе в США и Японию.

Персонал фирмы — всего около 400 человек, более 100 из которых заняты в конструкторско-экспериментальном отделе. При этом производственная программа насчитывает 16 моделей с моторами от 50 до 600 см³ — универсальных, дорожных, типа «триал» и «эндуро». Высокий темп их обновления: в течение трех лет «Априлиа», вложив 60 миллиардов лир, готова предложить не менее 30 новых моделей!

Без сомнения, есть тесная связь между коммерческими, а также техническими достижениями фирмы и ее активностью в спорте. «Априлиа» не без успеха конкурирует с японскими фирмами в чемпионатах мира по кольцевым гонкам (125 и 250 см³, готовится стартовать в самом престижном классе — 500 см³). Итальянец Д. Босис на «Априлии» дважды стал призером чемпионата мира по триалу. Машины этой марки были представлены на ралли «Париж — Дакар».

В. АРКУША



«АПРИЛИА-АФ1-СИНТЕЗИ»: сухая масса — 127 кг; наибольшая скорость — 167 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 8,5 с; средний расход топлива — 5,7 л/100 км; запас топлива — 18 л; двигатель — «Ротакс», рабочий объем — 124,7 см³, степень сжатия — 15, мощность — 32 л.с./24 кВт при 11000 об/мин, зажигание — электронное бесконтактное, пуск — электростартером; размеры, мм: длина — 2040, ширина — 710, высота по седлу — 800, база — 1365; размер шин: переднего колеса — 100/80—17, заднего — 120/80—17.

«Восток» не хочет отставать



Сегодня уже никто не удивится, увидев, скажем, на австрийском кроссовом мотоцикле КТМ итальянские тормоза «Брембо» и вилку «Марцони» или на итальянской «Кадживе» шведский амортизатор «Олинз», западногерманские поршень и кольца «Мале». В спортивном мотоциклетостроении почти все зарубежные фирмы отказались от трудоемких и непродуктивных попыток создания новых моделей от начала и до конца, чуть ли не до последнего винтика. Сегодня здесь господствуют широкие связи с поставщиками основных узлов и агрегатов.

Пожалуй, наиболее ярко это проявилось при создании кроссовых мотоциклов с колясками, где нашли применение не только амортизаторы, тормоза и остальные комп-

лектующие самых различных марок, но и двигатели — «Хонда», «Ямаха», «Кавасаки», «Майко», КТМ и других ведущих фирм, установленные в ходовую часть собственной конструкции.

Этот же путь выбрали и конструкторы ВНИИмотопрома в подмосковном городе Серпухове при разработке «Востока» — мотоцикла с коляской для кросса.

На первый взгляд может показаться, что перед его создателями стояла не слишком сложная задача. Стоит лишь купить «фирменные» двигатель, тормоза, амортизаторы — и дело сделано. Однако при проектировании спортивного мотоцикла приходится учитывать множество факторов, исходя из которых и выбирается его основа — цельносварная рама, опреде-

ляющая оригинальность и ходовые качества новой модели. В ее конструкцию закладываются главные параметры машины — оптимальные соотношения базы, колеи, угла наклона рулевой колонки, положение колеса коляски и центра тяжести.

Здесь-то и пригодился опыт наших инженеров, создавших первый предшественник нынешнего «Востока» около десяти лет назад.

Тогда он имел тысячекубовый четырехтактный двигатель ВНИИ. Затем на смену ему пришли усовершенствованная экипажная часть и более «резвый» двухтактный мотор с двумя цилиндрами КТМ.

С прошлого года ФИМ ограничила рабочий объем двигателей для кроссовых мотоциклов с коляской до

750 см³. Это обстоятельство заставило серпуховчан искать новый мотор. Остановились на КТМ-540. Не последнюю роль в этом выборе сыграла и умеренная цена, которую запросила фирма.

После тщательных испытаний на стенде для этого двигателя с рабочим объемом 545 см³ было подобрано несколько вариантов выпускных систем, приспособленных к различным вариантам трасс. Мощность при этом возросла до 67 л. с. при 6500 об/мин, что потребовало повышения надежности сцепления, работающего в масляной ванне. Достичь этого удалось применением дисков с плазменным напылением фрикционного слоя по технологии, разработанной совместно со специалистами тульского НИИ «Прогресс».

Чтобы обеспечить заданные характеристики передней рычажной вилки с ходом колеса 230 мм, пришлось изменить систему клапанов в газонаполненных амортизаторах «Олинз». Для увеличения жесткости подвески в конце хода сжатия понадобилось установить одну за другой по две пружины разной упругости.

Сзади применена подвеска с прогрессивной характеристикой. Нелинейное изменение упругой силы при перемещении колеса до 245 мм достигается особым подбором системы рычагов, которые соединяют маятник задней подвески с вертикальным газонаполненным амортизатором и пружиной. По аналогичной схеме соединено с рамой и третье колесо мотоцикла. Его ход 130 мм.

Эффективность тормозов фирмы «Брембо» повышена за счет применения дисков большего диаметра: передний — 260 мм, задний — 220 мм. От ударных нагрузок руки гонщика предохраняет гидравлический демпфер руля оригинальной



ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ КРОССОВОГО МОТОЦИКЛА «ВОСТОК» МОДЕЛИ ВНИИ 8.274-90

Тип двигателя — одноцилиндровый двухтактный с жидкостным охлаждением; рабочий объем — 545 см³; ход поршня — 82 мм, диаметр цилиндра — 92,25 мм; максимальная мощность при 6500 об/мин — 67 л. с.; передаточное отношение моторных шестерен — 2,62; передаточные отношения четырехступенчатой коробки скоростей — I — 1,5 II — 1,17 III — 0,95 IV — 0,78; топливо — бензин с октановым числом не менее 95 по моторному методу; рекомендуемое моторное масло — «Ка-

строль» А-747; снаряженная масса — 175 кг; база — 1790—1810 мм; дорожный просвет — 300 мм; длина — 2500 мм; ширина — 1490 мм; высота — 1180 мм; расстояние оси колеса коляски от оси заднего колеса — 360 мм; сходжение колеса коляски к оси мотоцикла — 2°; угол наклона рулевой колонки — 32°; вылет передней вилки — 0 мм; длина маятника передней подвески — 280 мм; длина маятника задней подвески — 670 мм; диаметры ободов колес: переднего — 21", заднего — 18", коляски — 16".

конструкции. Его перенесли вверх рулевой колонки, чтобы уберечь от попадания грязи и камней.

Интересно, что опыт работы над доводкой «Востока» нашел свое воплощение и в разработках дисковых тормозных систем и газонаполненных амортизаторов для серийных отечественных мотоциклов.

В минувшем сезоне, выступая на «Востоке», советские гонщики Сергей Щербинин и Сергей Зырянов выиграли пять престижных международных кроссов, а в нынешнем — сумели на открытом чемпионате Швейцарии победить прошлогодних чемпионов мира — экипаж Хюссер — Кессер.

Между тем наш «Восток» имеет немалый резерв повышения мощности как за счет доводки серийного пока цилиндра, так и за счет увеличения его рабочего объема до разрешенных 750 см³.

М. ЛАРИЩЕВ,
заведующий сектором
конструирования узлов и
агрегатов ВНИИмотопром
Фото А. ГУРЕВИЧА



Столица России — Петербург — к 1909 году стала центром отечественного автомобильного спорта. Еще в июне 1899 года состоялись гонки Москва — Петербург. Затем пришли ежегодные состязания на шоссе, треках, по взятию холма, гонки на версту с хода. Среди энтузиастов нового тогда для всей Европы вида спорта выделялся Андрей Платонович Нагель, редактор и издатель журнала «Автомобиль». Осенью 1908 года он отправился вместе с Альбертом Ильичом Ефроном и Владимиром Александровичем Лебедевым по Европе, покрыв 10 тысяч километров. На машине «Бразье» они совершили путешествие через Германию, Бельгию, Францию, Италию, Австро-Венгрию.

Эта поездка утвердила Нагеля в мысли, что пора организовать в России состязания на выносливость, причем для спортсменов, выступающих на серийных автомобилях.

Хороших дорог в России было мало: Петербург — Москва, Петербург — Рига да еще Петербург — Царское Село. Все трудности «вояжей» по русской глубинке смогли на собственном опыте испытать в 1908 году петербургские автомобилисты Константин Иванович Капустин и Евгений Михайлович Кузьмин — сотрудник журнала «Автомобиль». На машине «Рено» они проехали из Петербурга через Киев в Крым — до Ялты и Севастополя. Чувствовали они себя магелланами в океане неизвестного: бездорожье, отсутствие бензина и возможностей для ремонта, дефицит любой дорожной информации. Пробег или ралли по отвратительным дорогам должны были привлечь внимание и властей и общественности к развитию автомобилизации вообще и дорожному строительству в частности. Эта тема не раз дискутировалась в редакции «Автомобиль». Там, на Литейном проспекте, Нагель, Михайлов и Кузьмин решились на первые в России испытания автомобилей на выносливость и регулярность хода.

Для этих целей выбрали приличное по тем временам шоссе Петербург — Рига. Дистанцию определили в 1000 верст, разбив ее на четыре этапа — на каждый по одному дню: Петербург — Псков, Псков — Рига, Рига — Псков, Псков — Петербург.

Первое условие — регулярность хода. Все машины подразделяются на пять кате-

АМС ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

МАГЕЛЛАНЫ РУССКИХ РАЛЛИ

горий (сегодня назвали бы их классами) в зависимости от мощности двигателей. Тогда полагали, что мощность пропорциональна диаметру цилиндров. Вот почему и родилась такая классификация: свыше 125 мм, до 125 мм, до 110 мм, до 100 мм, до 85 мм.

Для каждой категории установили свою среднюю

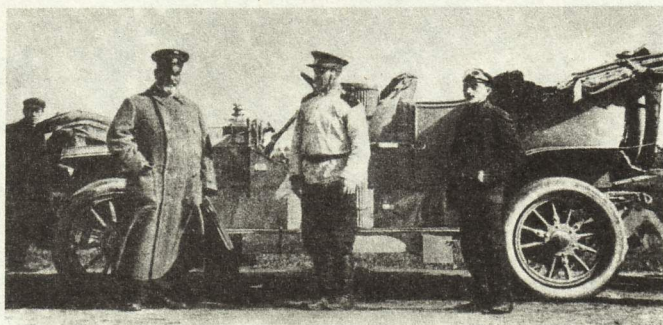
скорость движения. За минуту опоздания относительно соответствовавшему этой скорости расписанию участник получал по одному штрафному очку. Если опоздание превышало норму времени на полчаса и больше (до часа), то минута «стоила» уже 3 очка, а свыше часа — целых 10 очков.

Любопытно, что каждая



Донье на «Мерседесе», оснащенный шинами «Треугольник» (он был фирменным гонщиком этой

компании), слыл в 1908—1909 гг. одним из сильнейших автомобилистов-спортсменов России.



Главный приз ралли, пожалованный великим князем Михаилом Александровичем, который был покровителем РАО, присужден автомобилю

«Бенц» Управления военных сообщений. Машину под № 5, заявленную во II категории, вел безымянный солдат (в центре).

минута остановки автомобиля или двигателя (кроме замены шин) наказывалась штрафным очком. Для наблюдения за выполнением всех этих требований в машине ехал судья-контролер. В то же время поощрялось опережение графика. При равном количестве штрафных очков преимущество получал участник, который на прохождении дистанции затратил меньше времени.

Ремонт разрешался только в ходе соревнований. После окончания одного этапа и до начала другого устанавливался режим закрытого парка. Экипаж автомобиля мог состоять из одного или нескольких человек, и «править» (теперь уж забыли это слово) мог каждый из них.

Поскольку ралли имело не только спортивное значение, но должно было служить делу пропаганды автомобилизма, машины участников дважды выставлялись для всеобщего обозрения: в здании петербургского Конно-гвардейского манежа — за день до старта и спустя сутки после финиша. Проект Положения об этих состязаниях в апреле был обнародован.

Анонсированные через журнал соревнования вызвали интерес не только у спортсменов, но и у автомобильных фирм («Адлер», «Бенц», Русско-Балтийский вагонный завод, «Форд»), а также торговых компаний по продаже автомобилей и их частей (Дерингер, Дубрович, Лейтнер, «Победа», Пузырев, «Треугольник», Фокин). Зарубежные фирмы проявляли тогда большой интерес к русскому рынку, и к началу 1909 года Россия ввезла в общей сложности более 2000 автомобилей.

Редактор журнала «Автомобиль» весь июнь был в делах. Прежде всего для успеха ралли надо было выхлопотать какое-либо августейшее покровительство. В конце концов, по ходатайству флигель-адъютанта В. В. Свечина — заместителя (тогда говорили товарища) председателя Российского автомобильного общества (РАО) и ловкого придворного — удалось получить «милостивое соизволение» на это великого князя Сергея Михайловича.

Наконец, 7 июля Нагель собрал, выражаясь современным языком, оргкомитет ралли в помещении РАО на Шпалерной улице в доме 15. Там под председательством Свечина решили все горячие вопросы, подгото-

ли обращения о содействии ко всемогущему Военному министерству, петербургскому, псковскому и эстляндскому губернаторам, утвердили окончательный текст Положения о соревнованиях и уже пожалованные призы.

Старт назначили под Петербургом, у станции Александровская, там, где в 1898 году начались первые в России автомобильные гонки. Машины уходили на дистанцию в порядке присвоенных им стартовых номеров. Давал старт Владимир Владимирович Свечин. Затем он на собственном автомобиле отправился вслед за участниками. На всем протяжении первого этапа до Пскова царил образцовый порядок: первый блин не оказался комом.

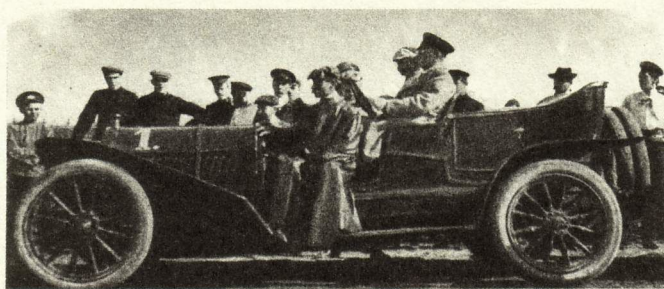
До Пскова не дошли два автомобиля: «Лесснер» В. В. Шварца и громадный «Дюркопп» И. П. Пузырева. Поломки заставили их вернуться в Петербург. Так два представителя русских фирм, одной — ушедшей с рынка в 1909 году, а другой — готовящейся на него вступить, волею судьбы остались тогда за бортом.

Один из создателей первого автомобиля «Руссо-Балт» — Ж. Поттера ехал не рискуя. Он понимал, что неудачей в дебюте можно привести автомобильную игру Русско-Балтийского завода к бесславному концу. Машина с развешивавшимся на флагштоке русским трехцветным флагом прибыла в Псков без опозданий и поломок.

На утро следующего дня автомобили участников, выйдя из закрытого парка, взяли старт. Вскоре стало известно, что прекратил борьбу А. М. Фокин — представитель фирмы FIAT в Петербурге. Он развил на своей маленькой машине V категории бешеный темп — местами шел по не очень-то ровному шоссе со скоростью до 75 верст в час. Итог — сломанная ресурса.

На полпути была остановка для завтрака в имении В. фон Вульфа. Его заявку на участие в соревнованиях оргкомитет принял, чтобы иметь возможность устроить 30-минутный привал. Вульфский «Мерседес» с самодельным примитивным двухместным кузовом вел шофер владельца. Сам фон Вульф ехал только до Риги и заявил, что в двух этапах в обратном направлении участвовать не будет.

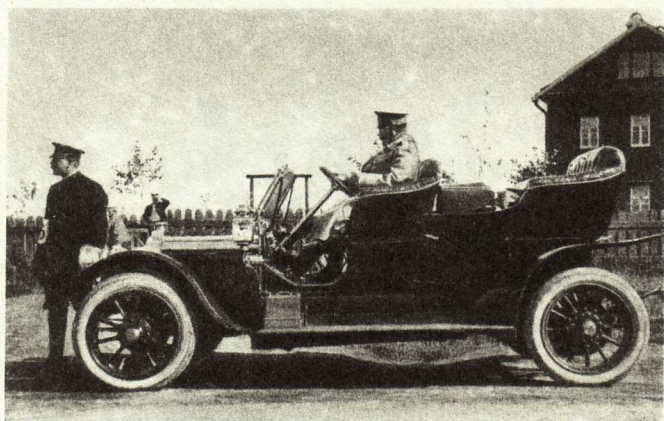
На финише в Риге автомобили, как свидетельство-



Самуэль Суурметс за рулем «Опея» (№ 1 в I категории). Эту машину заявил на ралли петербургский торговый дом «Победа». Ей присужден приз Петербургского автомобильного клуба.

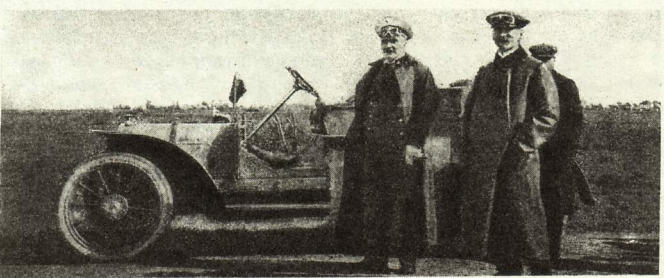


Председатель оргкомитета первых в России ралли Петербург — Рига — Петербург Владимир Владимирович Свечин, вице-председатель РАО.



Автомобиль ныне уже забытой бельгийской марки «Пип» вел В. П. Всеволодской. Под № 16 он стартовал в

IV категории, получив приз города Риги и кубок Нобель — Данилова.



«Руссо-Балт-С24-30» (шасси № 0001) прошел без поломок всю дистанцию ралли. Жюльен

Поттера (справа) остался доволен испытаниями машины.

вал журнал «Автомобиль», встречала громадная толпа. Первым к Александровским воротам «прилетел» Самуэль Суурметс на «Опеле». Следом — Франсуа Донье, очень темпераментный гонщик на «Мерседесе», который на хороших участках мог развивать скорость 100—110 верст в час. Но прыть француза, служившего на петербургской шинной фирме «Треугольник», сдерживали покрышки. От Пскова до Риги ему пришлось менять их трижды. Подлинным же «рекордсменом» на этом этапе был Николай Петрович Вейнер. Его 60-сильный «Пип» развивал скорость до 80 верст в час и мог соперничать с Донье. Но волею судеб он «ловил» на дороге все острые камни и подковные гвозди — шины пришлось сменить 11 раз!

Съемных колес тогда еще не существовало. Поэтому заменять покрышки или камеры было очень неудобно. Манипуляции лопатками и рычагами занимали много времени. Лишь появившиеся в 1910—1912 годах съемные обода и, в конце концов, колеса упростили путевой ремонт шин.

В Риге также было решено устроить публичный осмотр всех автомобилей (а было их двадцать). Для рижан представляло удовольствие видеть изрядно пропыленный маленький «Адлер», который выставил на соревнованиях их земляк Александр Лейтнер, владелец велосипедной фабрики «Россия» и торговый представитель немецкого завода «Адлер».

Как сообщал журнал «Автомобиль», за три часа, в течение которых шла демонстрация машин, выставку посетило свыше 2000 человек — по тем временам огромные масштабы. Все ведь проводилось впервые и оптимизм очевидцев этого ралли вполне объясним.

Из Риги участники отправились в обратный путь после суточного перерыва. Теперь оставалось всего 15 экипажей: три сошли, четыре ехали только до Риги, а экипаж «Пипа» был настолько утомлен (помните — 11 раз заменяли шины), что остался в Риге на пару дней отдохнуть. Впрочем, эта машина с высоким кузовом типа «ландоле» была довольно тяжелой и тем самым усложняла и без того нелегкую жизнь покрышек.

В Псков прибыли без приключений. Уверенно вел свой «Руссо-Балт» Поттера, вихрем неся Донье, сте-

пенно катил «Бенц» под № 5. Его выставило на соревнования управление военных сообщений Военного министерства. За рулем — солдат-водитель. Рядом — генерал Ф. Н. Добрышин, начальник военных сообщений (такой вот был у него титул). Высококолесный «Бенц» выглядел внушительно: большая машина с цепной передачей. Борт кузова — на уровне плеч стоящего рядом человека, подножка — где-то на уровне колена. На ней — плетеная высокая «труба» — корзина для офицерских шапок — автомобиль-то штабной!

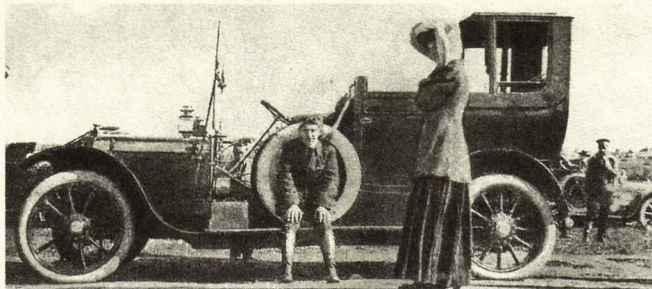
Из Пскова в Петербург уходили на трассу не в порядке стартовых номеров: сперва пустили менее скорые машины, чтобы все участники смогли прийти на финиш более или менее кучно. Технический финиш состоялся на станции Александровская, где присутствовали А. П. Нагель, председатель петербургского автоклуба П. Н. Беляев и, как принято говорить, другие официальные лица.

Первым финишировал Донье, за ним — остальные участники.

После финиша колонна машин прибыла в Конногвардейский манеж, предварительно продефилировав по петербургским улицам. Выставка 15 автомобилей, прошедших 1000 верст, была внушительным зрелищем, тем более что восемь из них, как выяснилось позже, прошли весь путь без штрафных очков!

Поздно вечером прошло заседание комитета соревнований и лишь к полуночи были подведены итоги первого русского ралли. Победителями с первой по пятую категории были утверждены: С. Суурметс («Опель»), водитель Управления военных сообщений («Бенц»), Г. Вильгельм («Адлер»), А. Мордвинов («Пип»), Финке («Адлер»).

Одновременно состоялось решение о присуждении десяти призов, которые вручались их учредителями. Главный, пожалованный великим князем Михаилом Александровичем, был присужден Управлению военных сообщений, которое выставило «Бенц» (4 цилиндра, 6120 см³, 40 л. с.) с цепной передачей и пятиместным кузовом «дубль-фаэтон». Контролером на этом автомобиле являлся Н. Г. Кузнецов. Машины были оснащены покрывками «Континенталь».



Н. Вейнер (№ 4, 1 категория) отважился выступить в ралли на своем «рыдване» марки «Пип» с высоким и тяжелым

кузовом и 60-сильным двигателем. На пути в Ригу он 11 раз заменял шины.



Поскольку граф А. Мордвинов представлял Оргкомитет, приза за победу в своей категории не получил. Он выступал на низкой спортивной машине «Пип» (4 цилиндра,

2672 см³, 18 л. с.) с шинами «Континенталь». А контролером с ним ехал заведующий отделом шин конкурентной фирмы «Треугольник» Ф. А. Стивенс.



Пыль коромыслом... Шины «Треугольник» дали возможность Донье мчаться

по щебенке на «Мерседесе», делая свыше 100 км/ч.

За скорость, показанную в ходе состязаний, как это и было предусмотрено Положением, никакого вознаграждения не полагалось. В этой связи хочется вернуться к характеристике одного из лучших в тогдашней России шоссе, которое было выбрано для этих соревнований. Каким оно было? Уже в 42 километрах от Петербурга началась плохая дорога с выбоинами. В районе Ящеры участники шли по так называемому заплаточному щебню, поднимая за собой шлейф из летящих камней и пыли. Плохой съезд с большого моста у Плюсы создавал опасные

перегрузки рессор. После Пскова хотя и были участки столбовой дороги, но многочисленные перевезы через выступающие над полотном железнодорожные рельсы сильно сдерживали ход машин.

С учетом этого можно оценить средние скорости. Быстрее всех шел Донье. На своем «Мерседесе» он покрыл 1000 верст за 13 часов 1 минуту, что соответствует средней скорости 82 км/ч. Вторым в Петербург пришел на «Опеле» Суурметс. Его время — 14 часов, то есть 76,3 км/ч. Третий результат у Люкана на «Роше-Шней-

дер» — 14 часов 7 минут (75,5 км/ч). Ж. Поттера на «Руссо-Балте» покрыл 1000 верст за 16 часов (67,7 км/ч).

Резюмируя итоги первого русского ралли, журнал «Автомобиль» писал: испытания автомобилей Петербург — Рига — Петербург закончились с таким успехом, на который нельзя было рассчитывать даже при самых оптимистических воззрениях...

Вся дорога была охраняема громадным количеством конной и пешей полиции и стражников, ни одного экипажа, ни одной лошади не было на шоссе... Вдоль всей дороги стояли толпы народа, приветствовавшего проезжающих кликами, маханием платков и шапок, в автомобили бросали не камни, а цветы; водгонку неслась не брань, а благопожелания.

Приведенная цитата довольно ярко передает дух того времени. Но, отдавая должное обстоятельствам, автор статьи (подписана она не была, но по стилю угадывался А. П. Нагель) делал такой вывод: ...наше общество, все еще скептически относящееся к автомобилю и возможности широко пользоваться им на русских дорогах, получило превосходную демонстрацию полной пригодности их для большого туризма: несмотря на массу вздора и неточностей, написанных нашими смелыми газетами, все-таки все могли видеть, что 15 автомобилей из 19 прошли очень хорошо, а главное — быстро. Это не может не поднять значения автомобилей в глазах публики.

Автор, сделав реверансы в адрес Военного министерства, которое, по его мнению, внесло немалый вклад в успех ралли, заключил: имея такого могучего союзника, комитет дорожных испытаний может смело продолжать свою работу на пользу автомобилизма России. Конечно, тогда, 81 год назад нелегко было предвидеть, какое значение будут иметь эти соревнования. Как Магеллан не мог оценить величие сделанного им открытия, так и Нагель, Михайлов, Свечин, Оболенский, видимо, не предполагали, что они открыли для России новый вид автомобильного спорта. Только мы сегодня в состоянии это оценить сполна, как и дебют на этом ралли первого «Руссо-Балта», марки, которую ждала яркая спортивная карьера.

Л. ШУГРОВ

ФОРМУЛА



ПРОДОЛЖЕНИЕ БОЛЬШОЙ ДУЭЛИ

МОНТЕ-КАРЛО — МОНРЕАЛЬ — МЕХИКО — ЛЕ-КАСТЕЛЛЕ

Подъем дю Бо Риваж — так называется самый длинный отрезок трассы Большого приза Монако.

Теплым майским воскресеньем на стартовой прямой Большого приза Монако в первом ряду стояли краснобелый «Мак-Ларен» Айртона Сенны и красный «Феррари» Алена Проста. Впервые в этом сезоне никто не мог помешать чемпиону и экс-чемпиону мира выяснить отношения с глазу на глаз. Бергер, Мэнселл, Пике, Алези, Наннини, Бутсен, Патресе — все те, на кого после первых трех этапов возлагали столько надежд, как на возможных укротителей «непобедимого дуэта», остались позади. Вновь на авансцену

формулы 1 вышли два великих актера, чтобы продемонстрировать один — свой феноменальный талант и жажду победы, другой — непревзойденное водительское мастерство, хладнокровие и тактическую мудрость.

Гонка в Монте-Карло — единственная в своем роде. Сложнейшая городская трасса, проложенная по узким улицам и экзотическим набережным «всемирной столицы рулетки», изобилует крутыми поворотами, подъемами и спусками, есть здесь даже тоннель. Гонщики обычно недолюбливают городские

трассы, но к этой, труднейшей из всех, отношение особое. Если ты выиграл, да что там, если ты просто заработал хотя бы очко в Монте-Карло, значит ты что-то значишь в автомобильном мире.

Обгон в Монако — дело весьма и весьма сложное, поэтому необычайно возрастает цена первой стартовой позиции. «У того, кто первым вошел в поворот Сен-Девот — сразу после старта — лучшие шансы на победу», — говорит об этой трассе Сенна, и бразильцу можно верить — за последние три года он побеждал здесь дважды.

Так оно и получилось. С первой позиции на старте (он выиграл тренировку, пройдя круг длиной 3328 метров за 1.21,314—147,33 км/ч) Сенна мощно ушел вперед. Прост преследовал его почти половину дистанции, но на 31-м круге из-за поломки вынужден был расстаться с мечтой повторить достижение Грэма Хилла и победить в Монако в пятый раз. Мэнселл — другой представитель команды «Феррари» стартовал с седьмой позиции. После столкновения с «Вильямсом» Тьерри Бутсена он заехал в боксы, снова начал борьбу

с 16-го места, прорвался на четвертое, но за 14 кругов до финиша все-таки сошел — перегрелся генератор.

А на трассе шла упорнейшая борьба за второе место. Жан Алези, отличающийся весьма агрессивным стилем езды, упорно отбивал все атаки Герхарда Бергера. Эта дуэль до самого финиша держала в напряжении зрителей, — а их на улицах столицы средиземноморского княжества собралось более ста тысяч. В результате молодой француз опередил австрийца менее чем на секунду и повторил свой заокеанский успех. Как и в Финиксе, он был вторым.

Четверть марафонской девятимесячной дистанции первенства мира осталась позади, и лучшим автогонщиком планеты предстояло вновь сменить обстановку. После бурлящего, вечно праздничного Монте-Карло их ждали «широкие бескрайние просторы» Канады, где должен был состояться пятый



Боксы команды «Вильямс».

Герхарду Бергеру в нынешнем сезоне выпала трудная задача — не только привыкнуть к новому автомобилю, но и достойно выступить на фоне титулованного товарища по команде А. Сенны.



Так выглядел «Минарди» итальянца П. Мартини после аварии в Имоле.



Опасная ситуация на трассе Большого приза Сан-Марино. Англичанин М. Доннели не справился со своим «Лотосом».

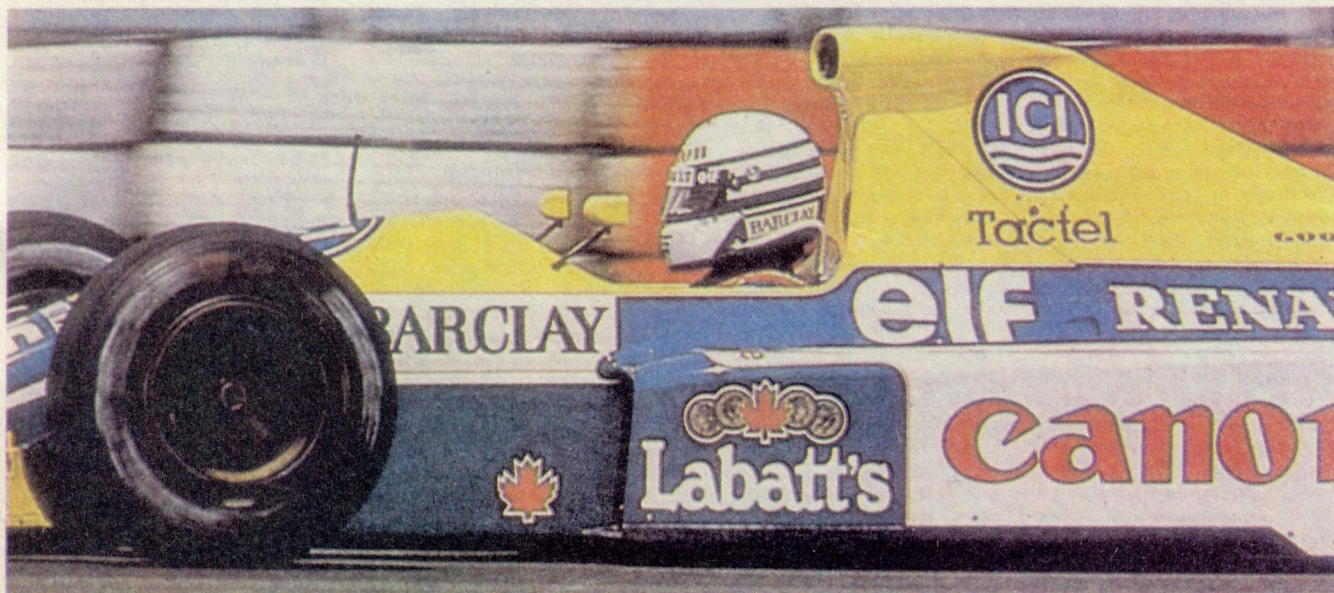
Бразилец Айртон Сenna имеет отличные шансы вернуть себе звание чемпиона мира.

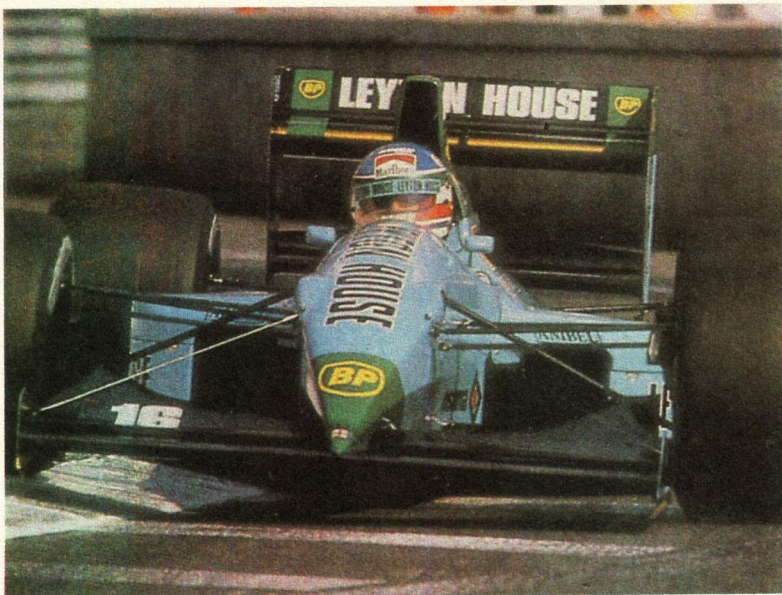
А. Прост и Н. Мэнселл принесли «Феррари» в Мехико первую двойную победу в нынешнем сезоне.

Риккардо Патресе — рекордсмен формулы 1. Большой приз Великобритания стал для него двухсотым этапом чемпионата мира!

этап. На величественной, спокойной реке Святого Лаврентия, пересекающей крупнейший город страны — Монреаль, есть искусственный остров Нотр-Дам, на котором расположен городской парк и трасса для автогонок. Автотрек имени Жюль Вильнева назвали в память о талантливом канадском спортсмене, погибшем восемь лет назад. Здесь с 1978 года проводится розыгрыш Большого приза Канады формулы 1.

Явным фаворитом приехал в Америку Сenna — единственный лидер чемпионата. Ждали быстрых секунд от Проста и Мэнселла. Их «феррари» получили совершенно новый двигатель, который уже в Монте-Карло показал обнадеживающие результаты. Посматривали и на Бутсе-





на — бельгиец в прошлом сезоне победил именно здесь под проливным дождем, за что и был тут же окрещен журналистами «рейн-мэн» человек-дождь. А именно дождь упорно предсказывали местные синоптики на второй уик-энд июня.

Но главным героем пятого этапа чемпионата мира стал «второй номер» «Мак-Ларена» — Бергер. В квалификации он был вторым, пропустив вперед только Сенну (это была уже 46-я победа бразильца в тренировках — 4390 метров за 1.20,394—196,57 км/ч). Герхард рванулся со старта «как ужасенный», обошел Сенну и все 69 кругов никому не уступал первой позиции. Бергер мчался так, будто эта гонка — решающая в его жизни, не обращая ни малейшего внимания на мокрую дорогу. Он оторвался от Сенны на 45 секунд (!), финишировал в гордом одиночестве и занял... четвертое место. А все дело в том, что со старта он сорвался на мгновение раньше зеленого сигнала светофора, и судьи наказали австрийца минутой штрафа.

Сенна же с несвойственным для себя спокойствием прошел всю гонку, постоянно контролировал ситуацию за своей спиной и одержал 23-ю победу на этапах чемпионата. Гонщики «Феррари» не смогли оказать ему серьезного сопротивления — Мэнселл был только третьим, а Проста на протяжении почти всей гонки беспокоили тормоза. К тому же трехкратный чемпион мира не слишком уважает езду под дождем. Вторым на финише был еще

один бразилец — Нельсон Пике. Его новый «Бенеттон-Б190» выглядел очень солидно и ни в чем практически не уступал «мак-ларенам» и «феррари».

Больше всех это обстоятельство обеспокоило Сенну: «Десятицилиндровый двигатель «Хонда» теряет свое преимущество перед конкурентами, — жаловался бразилец. — На второй половине гонки моей машине явно «не хватает дыхания», и «Форд», «Рено» и, особенно, «Феррари» начинают меня сильно тревожить». Экс-чемпион мира даже пригрозил своему шефу, что, если в ближайшее время вопрос с двигателем не решится, он уйдет из команды.

Перед шестым этапом чемпионата мира — Гран при Мексики могло показаться, что опасения Сенны лишены оснований. «Мак-ларены» Бергера и Сенны занимали соответственно первую и третью позицию, между ними вклинился только Патрезе. Мэнселл был четвертым, а Прост лишь тринадцатым. Но, как выяснилось, бразилец очень точно почувствовал наметившуюся тенденцию. К тому же главный козырь основного соперника команды Рона Денниса — «Феррари» — отнюдь не новый двигатель. За рулем красного автомобиля из Маранелло сидит поистине великий гонщик. И именно в Мехико Прост показал, что не зря два сезона проходил «гоночные университеты» под руководством самого Ники Лауды. Уйдя на дистанцию из глубины стартового поля, он в лучшем стиле своего учителя

спокойно вел гонку, берег шины и двигатель и потихонечку подбирался к лидирующей группе. А здесь, в решающий момент гонки включил максимальную скорость, обошел Бергера и Мэнселла, все внимание сосредоточивших друг на друге, и догнал главного своего соперника — Сенну.

Бразилец, лидировавший 57 кругов, занервничал — до конца оставалось почти 50 километров, а шины его «Мак-Ларена» уже явно «дышали на ладан». Развязка наступила быстро — на 59-м круге Прост подкараулил-таки бразильца и вырвался вперед, а еще через четыре круга задняя правая шина «Мак-Ларена» под номером 27 лопнула, и лидер чемпионата прекратил борьбу.

Еще весной Прост говорил, что первые два этапа — в США и Бразилии не играют большой роли, следующие четыре — разминка. А чемпионат для него по-настоящему начнется только дома, на Гран при Франции. Конечно, «маленький Наполеон» немного лукавил: профессионал до мозга костей, он никогда не позволял себе прохладно относиться к какой бы то ни было гонке. Но тем не менее факт остается фактом — после седьмого этапа на трассе «Поль Рикар» в южнофранцузском Ле-Кастелле он почти сравнялся с Сенной — перед Большим призом Англии их разделяло лишь три очка.

Гран при Франции — это сама история автогонок. Ведь именно здесь в начале века родилось понятие «гонки серии Гран при». И сейчас,

Возмутители спокойствия на Гран при Франции — итальянец Иван Капелли и его «Марчи». Слева на снимке — менеджер команды Ян Филлипс.

наряду с 24-часовым автомарафоном в Ле-Мане, Большой приз считается во Франции престижнейшим автомобильным соревнованием. За право проведения этапа чемпионата мира постоянно идет борьба между различными автодромами — а их в этой стране предостаточно. Так что трасса Гран при просто обязана быть самой лучшей, самой безопасной, самой интересной.

После прошлогодней аварии на кольце «Поль Рикар», когда бразильца Маурисио Гужельмина только чудо спасло от верной смерти, хозяева трассы в Ле-Кастелле решили полностью обновить покрытие автодрома — впервые за последние двадцать лет. И весьма в этом преуспели. Кольцо длиной 3810 метров с идеально ровной поверхностью, большими зонами безопасности привело в восторг гонщиков. И хотя новый асфальт, как ему, в общем, и положено, пока чуть скользковат, особенно на поворотах, свежая одежда «Поля Рикара» соответствует самым строгим требованиям ФИСА.

В квалификационных заездах с новой трассой лучше всех справился Мэнселл. Англичанин на первых этапах как-то отодвинул в тень его товарищ по команде — трех-

кратный чемпион мира Прост. Но Найджел — настоящий боец и, по его словам, никого не боится. Во Франции в пятницу и субботу он был просто великолепен и принес «Феррари» первую «тренировочную» победу в сезоне.

Мэнселл стартовал лучше всех, но в лидерах продержался только один круг — его обошли «мак-ларены» Бергера и Сенны. Однако и Рон Деннис радовался недолго — пришло время замены шин, и положение на трассе полностью изменилось. Механики «красно-белых» замешкались, обслуживая машину Сенны, а в результате в лидеры вновь вышел Мэнселл. Потом захралил мотор «Феррари», и вот уже новый лидер — Риккардо Патресе. Но не прошло и двух минут, как десятки тысяч зрителей буквально онемели от изумления — обойдя сине-беложелтый «Вильямс», вперед вырвался «Марч» под номером 16. Ивану Капелли, видимо, надоело четвертый год ходить в перспективных, и он решил наконец продемонстрировать все, на что способен. В позапрошлом году итальянец уже на короткое мгновение вкусил прелесть лидерства — на Гран при Японии он вел пелетон 400 метров. А в Ле-Кастелле 27-летний гонщик почти половину дистанции мчался впереди всех фаворитов.

Между тем, уйдя со старта лишь шестым, к лидирующей группе, словно охотник к стаду оленей, подкрадывался Прост. До середины гонки он шел спокойно, не рвался вперед и зорко следил за будущими «жертвами». Заменив шины, француз вернулся на трассу на восьмом месте. «Феррари» работал как часы, и Прост, обойдя одного за другим всех претендентов на победу, за 26 кругов до финиша вышел на второе место. А еще через полчаса обогнал и бирюзовый «Марч» дерзкого Капелли.

На финише Алена встретил восторженный гул более чем ста тысяч зрителей. Французы приветствовали своего земляка, одержавшего 42-ю победу на этапах чемпионата мира, а итальянские «тифозы» праздновали юбилейный, сотый триумф автомобиля «Феррари». Такого результата не добивался ни один коллектив формулы 1 за все 40 лет ее существования.

А. МЕЛЬНИК

IV этап. Монте-Карло, Монако, 27 мая. 78 кругов, 259,584 км: 1. А. Сenna (Бразилия, «Мак-Ларен-МП4/5Б») — 1 ч 52 мин 46,982 с; 2. Ж. Алези (Франция, «Тиррел-019») — отставание 1,087 с; 3. Г. Бергер (Австрия, «Мак-Ларен») — 2,073 с; 4. Т. Бутсен (Бельгия, «Вильямс-ФВ13Б») — 1 круг; 5. А. Каффи (Италия, «Эрроуз-А11Б») — 2 круга; 6. Э. Бернар (Франция, «Лола-ЛК90») — 2 круга.

V этап. Автодром им. Ж. Вильнева, Монреаль, Канада, 10 июня. 69 кругов, 302,91 км: 1. Сenna — 1:42.56,4; 2. Н. Пике (Бразилия, «Бенеттон-Б190») — 10,497; 3. Н. Мэнселл (Великобритания, «Феррари-641») — 13,385; 4. Бергер — 14,854; 5. А. Прост (Франция, «Феррари») — 15,82; 6. Д. Уорвик (Великобритания, «Лотос-102») — 2 круга.

VI этап. Автодром им. братьев Родригес, Мехико, Мексика, 24 июня. 69 кругов, 305,049 км: 1. Прост — 1:32.35,783; 2. Мэнселл — 25,351; 3. Бергер — 25,53; 4. А. Наннини (Италия, «Бенеттон») — 41,099; 5. Бутсен — 46,669; 6. Пике — 46,943.

VII этап. Автодром «Поль Рикар», Ле-Кастелле, Франция, 8 июля. 80 кругов, 305,04 км: 1. Прост — 1:33.29,605; 2. И. Капелли (Италия, «Марч-Сиджи-901») — 8,266; 3. Сenna — 11,606; 4. Пике — 41,207; 5. Бергер — 42,219; 6. Р. Патресе (Италия, «Вильямс») — 1,09,351.

Положение после семи этапов

1. Сenna — 35 очков; 2. Прост — 32; 3. Бергер — 25; 4. Пике — 16; 5—6. Алези, Мэнселл — по 13; 7. Бутсен — 11; 8. Патресе — 10; 9. Наннини — 7; 10. Капелли — 6; 11—12. С. Модена (Италия, «Брэбхэм»), Каффи — по 2; 13—15. С. Накаджима (Япония, «Тиррел»), Бернар, Уорвик — по 1.

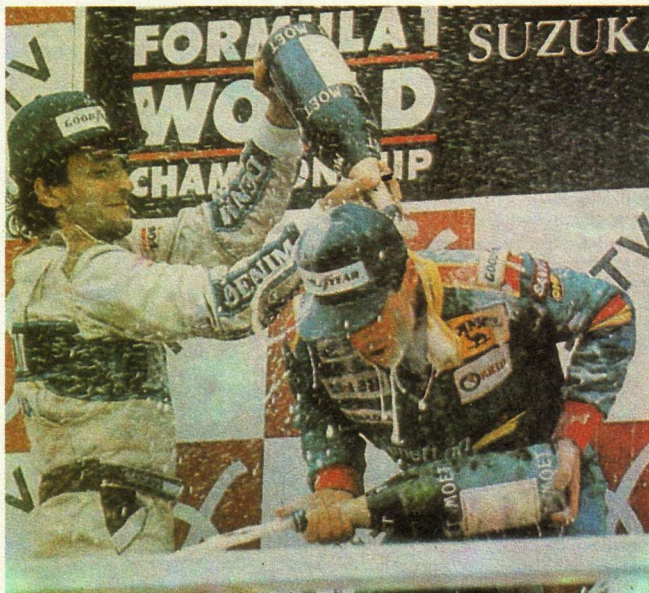
Кубок конструкторов

1. «Мак-Ларен» — 60 очков; 2. «Феррари» — 45; 3. «Бенеттон» — 23; 4. «Вильямс» — 21; 5. «Тиррел» — 14; 6. «Марч» — 6; 7—8. «Брэбхэм», «Эрроуз» — по 2; 9—10. «Лола», «Лотос» — по 1.

Представляем команду



«БЕНЕТТОН»



Дебют в формуле 1 — Гран при Италии 1981 года, до начала нынешнего сезона 121 Гран при, 3 лучших результата в тренировках, 7 рекордов круга, 2 победы, 2 вторых, 14 третьих, 10 четвертых, 12 шестых мест, 151 очко, в среднем 1,25 на один Гран при.

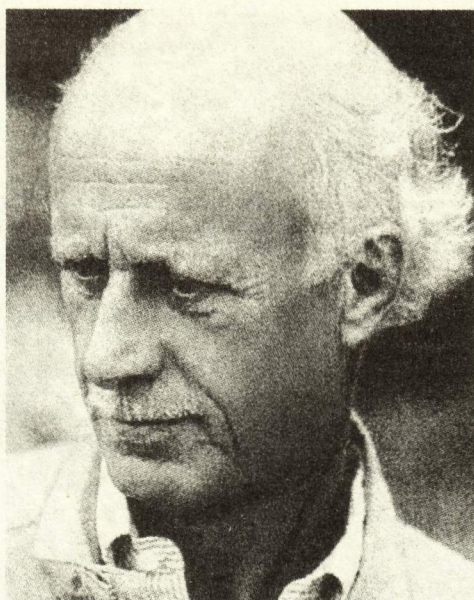
Разными путями на сцене формулы 1 появляются новые команды. Одни, как «Мак-Ларен», «Брэбхэм», «Сертиз», пробуждают к жизни громкая слава их основателей-гонщиков. Другие обязаны своим существованием деловым качествам и таланту владельцев, как «Тиррел», «Вильямс» или «Лотос». Третьи становятся результатом попыток автомобильных заводов повысить престиж своей продукции столь дорогостоящим и хлопотным способом — «Мерседес-Бенц», «Хонда», «Рено». В последние же годы новички чаще всего приходят из мира бизнеса. Немало деловых людей рассматривает формулу 1 как выгодное вложение капитала. И есть среди них такие, кто, не довольствуясь одной только рекламой, мечтает о лаврах Энцо Феррари и Колина Чапмена.

Так Риккардо Патресе (слева) поздравил своего соотечественника Алессандро Наннини с победой в Японии.

Команда «Бенеттон формула» возникла благодаря сразу двум фабрикантам... спортивной одежды.

Первый из них — Тед Тоулмен, как и многие британцы, был не только солидным предпринимателем, но и заятым спортсменом. Глава фирмы «Тоулмен Групп», объединяющей 12 текстильных и транспортных фирм, увлекался гонками на сверхмощных моторных лодках и страстно любил автоспорт. Финансировать различные команды он начал еще в 1971 году и, поборов кольцевые гонки и ралли, в 1978-м вступил в формулу 2. Успех пришел быстро — уже через два года гонщики «Тоулмена» Б. Хентон и Д. Уорвик заняли два первых места в чемпионате Европы. Возможно, это вскружило британцу голову, и в следующем, 1981 году команда «Тоулмен Групп Моторспорт», продав производство машин формулы 2 фирме «Лола», дебютирует в формуле 1.

Однако там дела пошли совсем не так гладко, как планировалось. Лишь дважды за весь сезон гонщикам команды удалось пройти квалификационные заезды и стартовать в гонках. И это несмотря на то, что готовилась команда к дебюту очень серьезно. Впервые в формуле 1 на «тоулменах» использовался 4-цилиндровый двигатель с турбонаддувом и радиальные шины итальянской фирмы «Пирелли». Все же после первых неудач никто в команде и не думал опускать руки — если не удалась лихая атака, придется приступить к долговременной осаде. Тед, как настоящий предприниматель, солидно подошел к решению этой задачи. Кузова новых автомобилей разрабатывались талантливым конструктором Рори Берном и



доводились в университетских аэродинамических тоннелях в Лондоне и Саутгемптоне. Английский специалист Брайан Харт, создавший двигатель новой машины, постоянно работал над повышением его мощности и надежности.

И понемногу положение стало меняться к лучшему. В 1982 году рекорд круга в Зандвоорте установил Уорвик. В следующем он же дважды был четвертым — в Голландии и ЮАР. А в 1984 году пришедший в команду из формулы 3 24-летний бразильский гонщик Айртон Сenna едва не побил в Монте-Карло самого Алена Проста, заняв второе место. Но, как известно, в формуле множество подводных камней. И самая что ни на есть удачливая команда буквально в течение нескольких дней может оказаться без спонсоров, без денег, без двигателей или без гонщиков. Так произошло и с «Тоулменом». Казалось, команда на



подъеме: результаты растут, за нее выступает самый талантливый, как считают все специалисты, новичок, уже есть опыт и можно бороться за Большие призы. Но вдруг Алекс Хокридж, менеджер «Тоулмена», рассорился с «Пирелли», и итальянцы наотрез отказались поставлять команде шины. Перед сезоном 1985 года сложилась

удивительная ситуация: у англичан было все — надежные машины, хорошие гонщики и механики, отличные конструкторы и даже спонсоры. Не было одного — резины! Сезон начался, но ни «Пирелли», ни «Гудьир» так и не продали «Тоулмену» ни одной покрышки. Положение стало критическим, заговорили о близком крахе англий-

Майкл Крейнфусс — шеф спортивного отделения концерна «Форд».

Джон Барнард — один из талантливейших конструкторов формулы 1 80-х годов.

«Бенеттон-Б 188» — этот автомобиль принес команде третье место в Кубке конструкторов в 1988 году.

Панели кузова из углепластика — одна из самых дорогостоящих деталей автомобиля формулы 1.

ской «конюшни». И тут на сцену выступил еще один торговец.

Лючано Бенеттон — владелец нескольких фабрик по производству одежды и сети магазинов в Европе, Азии и Америке. Сам Лючано, как и Тед Тоулмен, увлекался спортом. Вместе со своими братьями он занимался велосипедом, баскетболом, греб-

лей. Может быть эти занятия и натолкнули Бенеттона на идею рекламы своей фирмы на соревнованиях. Вскоре белая надпись «Бенеттон» на зеленом поле стала привычна на матчах регбистов, баскетболистов, ватерполистов. Фирма основала фонд для подготовки в Италии молодых легкоатлетов. А в 1983 году в цвета Бенеттона оделась команда формулы 1 «Тиррел». Потом Бенеттон финансировал «Альфа-Ромео», однако скоро решил, что «иметь собственную команду с точки зрения имиджа гораздо более сильное средство, чем просто спонсорство над какой-то машиной». А тут как раз в затруднительное положение попал «Тоулмен». И к концу сезона-85 дело было слажено. Английская команда сохранила свою производственную базу и штаб-квартиру в Англии, получила шины «Пирелли», но за это должна была изменить свое имя — теперь она называлась «Бенеттон».

Нужно сказать, что теперешняя команда, несмотря на то что изменилось лишь название, совсем не походила на прежнюю. Нынешнего владельца, в отличие от Теда, который любил автогонки, интересовал прежде всего бизнес. Бывшего неуживчивого менеджера Хокриджа сменил итальянец Давид Паолини (этим-то, видимо, и объясняется сговорчивость итальянского шинного концерна), спортивным шефом стал Питер Коллинз, сам в прошлом отличный гонщик. Пилотами команды — итальянец Тео Фабби, покоровший незадолго до этого Америку прекрасным выступлением в формуле KART, и молодой австриец Герхард Бергер — протееже самого Лауды.

И уже в первом сезоне с новым именем команда серьезно заявила о себе — Бергеру удалось выиграть Большой приз Мексики.

В последующие годы дела «Бенеттона» неуклонно шли в гору. Несмотря на то, что каждый год менялся тип используемого двигателя, результаты команды стабильно росли, и в 1988 году «Бенеттон» занял 3-е место в Кубке конструкторов. А в прошлом сезоне команда сделала еще один шаг вверх. «Бенеттон» заключил соглашение о сотрудничестве со спортивным отделением концерна «Форд». Новые двигатели, разработанные специалистами «Форда», «Косворта» и японской фирмы «Ямаха», предназна-

лись только для этой команды. Но за это пришлось заплатить некоторой долей самостоятельности. Ведь громадный транснациональный концерн не интересуется вторые-третьи места. Если уж он вернулся на сцену формулы 1, то только затем, чтобы побеждать. И Майкл Крейнфусс, спортивный шеф «Форда», весьма твердо на этом настаивал. На рубеже сезонов 1989—1990 годов «Бенеттон» претерпел генеральную реконструкцию. По мнению Крейнфусса (а значит и заокеанских держателей акций), в команде все должно быть самым лучшим — и инженеры, и гонщики, и механики. И раз так, значит Рори Берн, 10 лет верой и правдой служивший команде, но так и не создавший, к своему несчастью, чемпионский автомобиль, должен был уступить место главному конструктора знаменитому Джону Барнарду. Главный менеджер Давид Паолини, слишком уж либерально относившийся к гонщикам, был заменен Флавио Бриаторе. Дабы, видимо, подстегнуть механиков заменен был и спортивный руководитель — вместо Пита Коллинза — Гордон Месажа. А на место подававшего надежды, не слишком удачливого английского гонщика Джонни Херберта за несколько миллионов долларов был приобретен трехкратный чемпион мира Нельсон Пике.

К началу текущего сезона «Бенеттон» прочно вошел в первую четверку формулы 1. Теперь наряду с «Феррари», «Мак-Лареном» и «Вильямсом» пилоты этой английской «конюшни» с итальянским капиталом борются за победу на каждом этапе чемпионата мира. А в будущем сезоне шансы команды еще более возрастут — наступит время пожинать плоды совместной работы Барнарда, Пике, Наннини и специалистов «Форда» и «Ямахи».

Так что сам Лючано Бенеттон спокойно и уверенно смотрит в будущее. «Мы представляем собой настоящую компанию — со своим бюджетом, своими проблемами и своими проектами. И мы хотим когда-нибудь стать чемпионами мира».

Что ж, десятилетие ученичества в формуле 1 для команды закончилось. Пришла пора зрелости, а станет ли она победной, это мы увидим в ближайшие сезоны.

В. ВИКТОРОВ



Люди формулы 1

ТОРГОВЕЦ, ОСТАВШИЙСЯ В ХРАМЕ



«Парень себе на уме», «хитрый Берни», «великий игрок», «повелитель формулы 1». Так называли этого человека автомобильные и другие издания в течение последней четверти века. И эти характеристики весьма

точно отражают его удивительный путь от третьеразрядного гонщика младших формул и менеджера полупрофессиональных команд до главного вершителя судеб формулы 1. Казалось бы, классическая формула: с

первого взгляда неприметный господин, обладающий, однако, упорством и деловой хваткой, достигает вершины успеха. Но кто же в действительности этот «таинственный Берни»?

Бернард Чарльз Экклстоун родился в графстве Сеффолк недалеко от Лондона в 1930 году. И еще в детстве определил для себя будущее поле деятельности — бизнес. Закончив школу, он начал было учиться на инженера, но вскоре оставил эту затею. Ни техника вообще, ни автомобили в частности не слишком его интересовали. Свое «дело» он начал с торговли поддержанными велосипедами. Потом были мотоциклы, автомобили и даже недвижимость. А отдыхал от напряженной купли-продажи молодой коммерсант за рулем. Еще в шестнадцать лет он впервые попробовал мотогонки. Понравилось. И пересел на гоночные автомобили формулы «Юниор» (500 см³). Несколько лет выступал на английских машинах «Купер» и «Эльва», впрочем, без особого успеха. Прибыли, получаемые от торговли, позволяли Экклстоуну продолжать карьеру автогонщика. Был даже момент, когда он вместе с молодым австрийцем Йохеном Риндтом проложил себе дорогу в команду «Лотос» формулы 2.

И все же коммерция переселила. «Я прежде всего торговец поддержанными автомобилями», — говорил он сам много лет спустя. А бизнесмен из Берни получился превосходный. Об этом говорят результаты. Он купил роскошный дом в Лондоне и участок земли в графстве Кент с собственным озером. Из мира автогонок Берни все же не ушел, решив организовать собственную «конюшню». После нескольких неудачных попыток судьба ему наконец улыбнулась — в 1971-м он, продав свое «дело», купил «Брэбхэм». Эта знаменитая в 60-е годы команда — два чемпионских титула в 1966 и 1967 годах — в начале 70-х очутилась в глубоком кризисе, и ее хозяину Рону Торану пришлось продать ее «этому парню себе на уме».

Экклстоуну быстро удалось вдохнуть новую жизнь в совсем было «заснувший» «Брэбхэм». Под его руководством команда постепенно вышла в лидеры формулы 1. Закономерным итогом деятельности Берни стали две победы в чемпионате мира в 1981 и 1983 годах. Несмотря

на это, еще в 1978 году трехкратный чемпион мира Дж. Стюарт на вопрос об Экклстоуне отвечал так: «Это необычайно динамичный человек, но слишком уж он распыляет свои силы». Действительно, очень скоро Берни стали тесноваты одежды шефа одной команды. Ему хотелось большего. И в 1975 году при самом активном участии Экклстоуна была образована ФОКА — Ассоциация конструкторов формулы 1, куда вошли менеджеры всех команд элиты мирового автоспорта. Как-то само собой Берни стал шефом новой организации. «У Чапмена, так же, впрочем, как и у Тиррела, Майера да и всех остальных, просто нет на это времени. Они заняты автомобилями», — описывал эту ситуацию Стюарт.

Как бы там ни было, но деятельность Берни Экклстоуна на посту председателя ФОКА («нет, нет! Не председатель, я только секретарь») не может не вызывать уважения и даже восхищения. За полтора десятка лет он превратил один из самых захватывающих и романтических, но понятный и доступный сравнительно немногим вид спорта в грандиозное зрелищное предприятие, привлекающее к себе внимание миллионов зрителей и сотен миллионов телеболельщиков. Именно с телевидения начал Берни свое новое «дело». Одним из первых в автоспорте он понял значение «электронной прессы» и прежде всего телеэкранов. Экклстоуну удалось убедить ФОКА, что права на телетрансляции должны принадлежать только ей. И сразу появились деньги. Сотни тысяч, миллионы долларов. А у кого есть деньги, тот может ставить условия. Раньше призовые и стартовые суммы всецело зависели от организаторов больших призов. Но Берни после ожесточенного, хотя и недолгого сопротивления удалось навязать им свою волю. Теперь все финансовые вопросы — и размеры наградных, и даже «стоимость» гонщиков при переходе из одной команды в другую (так называемый трансферный лист) определялись ФОКА, она же решала, какие трассы «достойны» проведения Гран при. Организаторы больших призов Испании в Хараке и США в Лонг-Бич, не сошедшие с Берни в сумме выплат, немедленно были вычеркнуты из списка организаторов этапов чемпионата мира.

Конечно же, Экклстоун, как любая незаурядная лич-

ность, неоднозначен. Его цельная, авторитарная натура нередко приводила не только к болезненным столкновениям с различными людьми, но и к крупным ошибкам, и даже однажды поставила под угрозу само существование формулы один.

В начале 80-х годов Экклстоун попытался освободиться от опеки Международной федерации автоспорта, под эгидой которой проходили все чемпионаты мира. Но здесь коса нашла на камень. Во главе ФИСА, как и ныне, стоял Жан-Мари Балестр, человек, который по части характера сам даст кому угодно сто очков вперед. В формуле 1 вспыхнула настоящая война между ФИСА и ФОКА. Более года продолжались интриги и закулисная борьба. Дело дошло до того, что Экклстоун объявил о проведении в 1981 году независимого чемпионата мира среди команд формулы 1 и провел объявленный ФИСА незаконным и «пиратским» Большой приз Испании, с которого Балестра просто вывели под белы ручки специально нанятые молодчики. Но здесь все же Берни не рассчитал свои силы. Президенту ФИСА удалось заручиться поддержкой не только некоторых членов ФОКА, в том числе и Энцо Феррари, но и, что самое важное, всемогущих спонсоров формулы 1. «Гудьери», «Марлборо», «Шеллу» и прочим явно не улыбался раскол в столь выгодном рекламном деле, и Экклстоуну пришлось сложить оружие. Многие решили, что от такого удара он долго не оправится, но не тут-то было. «Хитрый Берни» мгновенно изменил тактику, и из непримиримого врага Балестра стал его самым деятельным помощником, а также вице-президентом ФИСА. Поистине «великий игрок»!

Сегодня этот невысокого роста худой англичанин, одетый в неизменную белую рубашку, черные брюки и скрывающий жесткий, чуть надменный взгляд за темными стеклами очков, постоянно находится в центре внимания спортивной прессы. Трудно поверить, что этому энергичному, подвижному, только начавшему седеть человеку уже шестьдесят. Он очень любит свою семью — молодую красавицу жену (она родом из Югославии) и двух маленьких детей — «когда бываю в Англии, всегда стараюсь побыть с ними». Удастся такое не слишком часто: 16-часовой рабочий

день Экклстоуна заполнен до предела. Всевозможные встречи, переговоры и заключение сделок, наблюдения за всем обширным автоспортивным «хозяйством» совершенно не оставляют времени на частную жизнь. Однако Берни и не думает об отдыхе. Он постоянно полон планов, берется за решение все новых проблем.

Задачи и в самом деле перед «шейхом гоночного королевства» стоят серьезные. Обставив многих гораздо более состоятельных конкурентов, он приобрел права на телетрансляции мотоциклетных больших призов и всерьез подумывает об экспансии в мотострану. Не терпит отлагательства проблема спонсоров — ведь со дня на день ожидается полный запрет табачной рекламы на спортивных соревнованиях, нужно искать новые пути. Постоянно тревожит его и вопрос об автогонках за океаном. Строптивые американцы, страстные любители автоспорта, несмотря на все попытки Экклстоуна, упорно не желают ходить на этапы формулы 1. Однако Берни твердо уверен, что решит и эти, и многие другие задачи. «Он этого добьется» — ведь в голове у него никогда не ошибающийся японский компьютер, — так вполне серьезно говорят о Берни многие его сотрудники.

Итак, перед нами типичный преуспевающий бизнесмен, сделавший карьеру на автомобильном спорте и, кажется, начисто лишенный каких-то человеческих слабостей. И все же...

В одном из недавних интервью Экклстоун, к удивлению многих, вдруг разоткровенничался: «Шестидесятые годы... Незабываемое время романтики и рыцарства. Какие гонки! А какие люди! Никогда не забыть мне моих ушедших друзей — бессмертный Йохен Риндт, Карлос Пасе, Педро Родригес. Великие гонщики каждый день рисковали жизнью, но при этом улыбались и помогали друг другу без всякой мысли о награде. Теперь же кругом только фунты, доллары, марки. Мне горько думать, что в этом и моя вина».

Что же, душа человека остается великой тайной, прибежищем благородства, честности и доброты. Даже если со стороны кажется, что она давно превратилась в туго набитый бумажник.

А. ДМИТРИЕВ

СКОЛЬКО СТОИТ РАЛЛИ



Мне не раз доводилось быть на ралли «Старый Тоомас». Неизменно поражаюсь умению эстонских организаторов превратить эти состязания в настоящее автомобильное шоу, в истинный праздник Спорта (я не ошибся, написав это слово с большой буквы). Они и в нынешнем году постарались на славу, чтобы ралли имело успех. И не их вина, что сюжет «Старого Тоомаса — 90» получился довольно пресным, а борьба на трассе по сути дела свелась к соперничеству двух экипажей: братьев Николая и Игоря Больших на БМВ-М3, представляющих совместную советско-западногерманскую торгово-инжиниринговую фирму «ЗИЛ-Шталь», и любителей из Финляндии Сеппо Мустонена и Ярмо Махонена на «Лянче-Дельта-ХФ-интеграле». Любители победили. И что, спросите вы, не было конкурентов? Были. Еще два финна. Кстати, они тоже любители. А что же представляли собой остальные? Если не брать в расчет гостей из Финляндии и эстонский экипаж Ильмара Райссара с Рейно-Л. Талваром на «Форд-сьерра-РС», которые еще не освоили новую для них маши-

ну, то другие участники явно уступали лидерам, в первую очередь по уровню технической оснащенности.

На первом же допе в Пирите (лесопарковой зоне Таллинна, где есть шоссейная трасса) на четырех с половиной километрах братья Больших выиграли у лучшего экипажа на автомобиле отечественного производства 15 секунд! И то автомобиль этот был подготовлен по группе «Б», упраздненной с 1987 года в состязаниях чемпионатов мира и Европы. Так что она уже стала своего рода анахронизмом. Равный же по группе проиграл экипажу Больших уже 22 секунды! Но язык не поворачивается винить в этом гонщиков. Они и так из кожи вон лезут. Я подозреваю, что степень риска раллистов, выступающих на наших машинах, очень близка к степени риска мировых лидеров. Еще бы! Попробуйте угнаться за автомобилями, у которых под капотом 350 лошадиных сил, а у вашей «Лады» и ста двадцати не наберется.

То, что наша спортивная техника безнадежно отстала, не секрет ни для кого, но это скоро будет уже во-вторых. А во-первых дело

идет к тому, что и этой-то техники может не быть. Судите сами: какому совхозу, колхозу, заводу, фабрике или столь бурно расплодившимся совместным предприятиям покажется выгодным содержать автоспортсменов, вкладывая в них ежегодно тысяч по сто (это минимум для более или менее нормального обеспечения одного экипажа) и ничего при этом не получая взамен, кроме головной боли о машинах, запчастях, комплектующих... Если рассчитывать реально, то скорее всего останутся только сборные заводы и команды «Автоэкспорта». Остальным такие расходы будут не по карману.

Но весь мир ездит, возразите вы, и не находит это нерентабельным. Так вот, к сведению обо всем мире. Там только малая часть гонщиков — профессионалы, представляющие, как правило, автозаводы и крупнейшие корпорации. Основная и единственная задача их выступлений на спортивных трассах — реклама. Остальные же ездят на своих автомобилях. Это значит, что гонщик покупает машину и все комплектующие к ней за свои деньги. Или, скажем,

Финнам С. Мустонену и Я. Махонену не было равных на ралли «Старый Тоомас».

Экипаж братьев Больших — надежда фирмы «ЗИЛ-Шталь».

за деньги отца, как один из участников «Старого Тоомаса» финн Томми Палмквист.

Он, несомненно, сильный раллист. Восьмое место в абсолютном зачете на этапах чемпионата мира «Тысяча озер» в 1987 году (дома, как известно, и стены помогают) и пятнадцатое на ралли Королевского автоклуба в Англии годом позже говорят об этом. Но Том, как ни крути, все-таки любитель: отец его очень богат, и состояние позволяет содержать раллийную «конюшню» для сына, оснащенную самой новейшей и дорогостоящей техникой. Так вот, машина у него, действительно, новейшая, но не первой свежести. Почему так?

Дело в том, что и за рубежом заполучить новую, что называется, с иголки машину почти невозможно

или это стоит очень дорого. Сколько? Скорее всего, даже не по карману папе Томми Палмквиста! Порядок цифр таков: поддержанную «Лянчу» без запасных частей, прошедшую два-три ралли, можно купить по сходной цене в 230—250 тысяч американских долларов; с новым автомобилем дело гораздо сложнее: если удастся заполучить его за 350 тысяч долларов — считайте вам повезло!

Конечно, есть шанс заручиться поддержкой спонсоров. То, что за рубежом реклама — двигатель торговли, мы знаем с детства. А вот как сделать, чтобы этот «двигатель» работал и у нас, — пока что для доморощенных бизнесменов большой секрет. Поэтому, на мой взгляд, нашему автоспорту пока не приходится рассчитывать на инвестиционное влияние от рекламодателей. Хотя исключения возможны и здесь.

Вот одно из них. Речь о братьях Больших. Фирма «ЗИЛ-Шталь» решила поставить на них и, скорее всего, не прогадает. Во всяком случае, на первый взгляд все выглядит весьма серьезно. Она закупила несколько БМВ-М3. Этот автомобиль выбран не случайно, хотя по логике казалось правильнее было бы взять перспективные для ралли полноприводные «лянчи» или, скажем, «тойоты». Но рассчитывать, что в 40 с лишним лет (это возраст братьев Больших) можно начать штурм мирового чемпионского титула на таких машинах, наивно — пока переучишься на другой стиль езды, много воды утечет. Да и переучишься ли? Поэтому и выбрали БМВ. Автомобиль, к которому можно привыкнуть быстрее всего, потому как он без турбонаддува и с приводом на заднюю ось.

Автомобили (а их целая гамма) подготавливала изве-

стная английская фирма «Продрайвер». Она специализируется на БМВ. С завода на так называемую доводочную фирму автомобиль поступает по частям — отдельно кузов, отдельно агрегаты. Там все это, как говорится, доводят до ума, а затем тщательнейшим образом все проверяют и собирают. Причем подготовка автомобилей совершенно разная, в зависимости от трасс — для гравийных одна, а для асфальтовых — совсем другая. Учитывается все: характеристика двигателя, передаточные отношения трансмиссии, ход подвесок колес, прочность кузова, индивидуальные особенности особенностями гонщика.

АВТОРАЛЛИ «СТАРЫЙ ТООМАС»: 1. С. Мустонен — Я. Махонен (Финляндия, «Лянча-Дельта-ХФ-интеграле») — 2:01.48; 2. Н. Больших — И. Больших (СССР, БМВ-М3) — 0.35; 3. Т. Паккарри — П. Лунка (Финляндия, «Тойота-селика-2000ГТ») — 3.46; 4. О. Юнтунен — О. Лехтонен (Финляндия, «Пежо-309ГТИ») — 4.02; 5. И. Райдам — М. Мардисалу (СССР, «Лада-ВФТС») — 4.09; 6. С. Ханукайнен — Е. Майя (Финляндия, «Лада-ВФТС») — 5.42.

Вот на такой машине, если к ней приложить сотни шин, рассчитанных на все случаи жизни, и бригаду механиков экстра-класса, можно выиграть отдельные ралли с довольно высоким мировым рейтингом. А стоит такая «конюшня», как вы понимаете, немалых денег.

К этому-то я все и вел. Теперь ясно, почему большой автоспорт? Раллисты, проверьте свои карманы. Скоро платить. Сколько у вас там валюты?

О. БОГДАНОВ
Фото В. КНЯЗЕВА

АМС ПАНОРАМА

И АВТОМОБИЛЬ В ПРИДАЧУ

Десять тысяч рублей или автомобиль отечественной марки — такой приз в придачу к золотой медали получит победитель чемпионата страны по автомобильным кольцевым гонкам в формуле 1600. Поистине Большой приз! К такому наши спортсмены еще не привыкли, поэтому нетрудно понять их несколько недоверчивое отношение к заявлению представителя кооператива «Спектравто», сделанному им в апреле на первом этапе

чемпионата. Неужели, наконец, автогонщики будут получать за свою тяжелую, рискованную, но горячо любимую работу настоящие деньги? Согласитесь, что после стольких лет полунищенского существования поверить в это спортсменам трудно. Но слово было сказано.

После первого, киевского этапа лучшие шансы на «Большой приз «Спектравто» были у Асмера, Козанкова и Потехина — именно в таком порядке заняли они ме-

ста на пьедестале почета. На втором этапе, а он проходил в Бикерниеки, на окраине Риги, предстояла напряженная борьба.

Контрольные заезды в пятницу уверенно выиграл чемпион страны последних двух лет москвич Виктор Козанков. Более чем на секунду он опередил своего земляка Александра Потехина и Тойво Асмера из Эстонии. Так что на старте субботней гонки все три претендента заняли выгоднейшие позиции.

Козанков и Асмер оспаривают друг у друга звание лучшего гонщика страны в своей формуле вот уже третий сезон, и не удивительно, что со старта между ними завязалась напряженнейшая борьба за лидерство. Потехин не смог составить им конкуренцию и отстал, а во главе

гонки мчались серебристая «Эстония» Козанкова и красно-белая Асмера. Это потом, уже после финиша Виктор, улыбаясь, скажет: «Все было просто, как на тренировке». Но когда видишь, как два гоночных автомобиля, словно рассерженные шершни, кружат по трассе на скорости около 200 км/ч буквально в сантиметрах друг от друга, невольно восхищаешься умением их водителей.

Дуэль продолжалась 11 кругов, после чего Козанков медленнее, но верно стал уходить вперед. Еще четыре круга у Асмера, видимо, осталась какая-то надежда. Но затем он, похоже, почел за благо не рисковать и решил довольствоваться вторым местом. Оно гарантировало ему равные шансы на победу в чемпионате перед заключительным этапом.

Вообще гонки в Риге прошли под знаком превосходства фаворитов. Почти во всех классах преимущество одного-двух гонщиков было так велико, что все по сути решалось уже на первых кругах. Исключений было немного.

В группе легковых автомобилей А-5, где и так-то соискателей было раз-два и обчелся — на старте выстроились лишь 12 машин, — на голову выше своих соперников был Владимир Егоров из Тольятти. Почти четыре секунды на круге выиграл он в контрольных заездах у занявшего на старте второе



место латвийского спортсмена Яниса Лавриновича.

В гонке, правда, лидеру не повезло — сначала судьи наказали его минутой штрафа за фальстарт. Потом что-то случилось с электропроводкой, и это стоило Егорову еще двух минут. Наконец, за три круга до финиша из выхлопной трубы его бело-синей «восьмерки» вырвался клуб сизого дыма, и все было кончено.

У Егорова была возможность взять реванш у судьбы в заезде машин седьмого класса. Но здесь соперники у Владимира были гораздо серьезней. Это и его земляки — Кацай, Маслов, Гурьянов, Татаринов, и москвич Журавлев.

Любопытно, что у этого заезда был очень интересный подтекст. Двум его участникам — Юрию Кацаю, неоднократно чемпиону страны, и Владимиру Егорову менее чем через месяц после гонки в Бикерниеки предстояло стартовать на одном из этапов чемпионата Италии по кольцевым автогонкам. Конечно, обоим хотелось подтвердить, что итальянское турне они заслужили по праву. В то же время остальные гонщики горели желанием доказать, что и они не лыком шиты. С особенным интересом ожидалось выступление Андрея Татаринова, перспективного молодого гонщика из Тольятти, и неожиданного победителя первого этапа Владимира Журавлева.

Лидеру чемпионата страны повторить свой киевский успех не удалось — на пятом круге его подвел подшипник переднего колеса. Отлично начал гонку Татаринов. Стартовав со второй позиции, он сразу захватил лидерство, но только на один круг. Как и Журавлева, его подвела техника. В отсутствие же «дерзкого молодого человека» на трассе не было равных

его более опытным товарищам по команде. Солидно оторвавшись от соперников, «русские итальянцы» все 28 кругов боролись только друг с другом. В результате в полном соответствии с таблицей о рангах первым на финише был Кацай.

В формуле «Восток» стимулов пока маловато — никто тысяч не сулит и в Италию не приглашает. А гонка получилась — глаз не оторвешь. Опытнейшие гонщики и молодые спортсмены устроили на радость зрителям настоящую карусель на трассе. Стоило кому-нибудь прочно занять лидирующую позицию, как он тут же сходил с трассы. Эту участь пришлось испытать Эдгару Линдгрону, Рейну Пильве, Александру Медведченко, Александру Нестерову. А победа совершенно неожиданно досталась украинскому спортсмену Алексею Варавину. Он победил на первом этапе и здесь, в Риге особенно не рисковал, стремился лишь набрать побольше очков. На старте он был только восьмым, а в гонке — шестым, пятым, четвертым... Наконец, когда за четыре круга до финиша очередного лидера подвела шина, золотая медаль чемпиона была у Алексея практически в кармане — две победы в двух стартах.

Чемпионат страны по автогонкам проходит в три этапа — что и говорить, дистанция не слишком внушительная. Между тем в двух классах легковых машин — восьмом и десятом — гонщики решают вопрос о чемпионстве вообще в одной гонке.

Заезды были не похожи один на другой, но оба свелись к соперничеству двух гонщиков. В классе 8 (А-1600) золотую медаль разыграли гонщики ВАЗа Сергей Белозеров и Александр Воронин. Все 28 кругов их «восьмерки» шли по трассе на порядочном

удалении от остальных. А на финише первым был более опытный Белозеров.

В заезде десятого класса, где спортсмены соревнуются на «волгах», визга тормозов, разбитых машин, могучих вздохов трибун, опасных ситуаций было столько, что хватило бы на все остальные пять заездов. Уже на первом круге вылетел с трассы и разбил машину о бетонный отбойник один из претендентов на победу Юрис Белмерс из команды Латвии. После этого борьбу на дистанции вели Николай Демидов и Пеетер Нооде. Эстонский гонщик на протяжении всей гонки пытался обойти лидера, но это ему так и не удалось. К тому же минута штрафа за фальстарт стоила ему серебряной медали.

Итак, после стартов в Риге стали известны имена чемпионов страны 1990 года в трех классах автомобилей из шести.

Два гоночных дня были в программе второго этапа чемпионата страны. И зрителям в субботу и в воскресенье скучать не пришлось. Однако бросилось в глаза, что пришло их совсем немного — и это в Риге, где, случалось, яблоку негде было упасть во время автогонок. Но удивляться, собственно, было нечему — за три дня нашего пребывания в столице Латвии на глаза попались лишь два скромных объявления, извещавших о том, что на трассе «Бикерниеки» пройдут гонки. И в то же время большие красочные афиши приглашали на соревнования «Таллинн-Саб», прошедшие здесь же, в Риге неделей раньше, и на этап кубка Европы по автокроссу в Бауске. Печально, что мы так огорчительно пренебрегаем зрительским интересом.

А. МЕЛЬНИК
Фото А. ПОПОВА

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО КОЛЬЦЕВЫМ АВТОГОНКАМ

II ЭТАП. РИГА, 16—17 ИЮНЯ. ГРУППА А-5: 1. В. Островский (Москва); 2. И. Логинов (Грузия); 3. А. Алексейченко (Москва); 4. Э. Матисс (Латвия); 5. Ю. Бомбандеров; 6. В. Понедельник (оба — Украина).

ГРУППА А, КЛАСС 7: 1. Ю. Кацай; 2. В. Егоров; 3. Б. Маслов (все — Россия); 4. Г. Юдейкс (Латвия); 5. Ю. Чмыгаль (Ленинград); 6. А. Феноменов (Москва).

ФОРМУЛА «ВОСТОК»: 1. А. Варавин (Украина); 2. С. Одинцов; 3. А. Танвель (оба — Москва); 4. Л. Оганесов (Россия); 5. Х. Карикоск (Эстония); 6. И. Горшков (Азербайджан).

ФОРМУЛА 1600: 1. В. Козанков (Москва); 2. Т. Асмер (Эстония); 3. А. Потехин (Москва); 4. А. Калькс (Латвия); 5. А. Пономарев (Россия); 6. А. Соотс (Эстония).

ГРУППА А-2/1, КЛАСС 10: 1. Н. Демидов (Россия); 2. И. Каменичук (Украина); 3. П. Нооде (Эстония); 4. Ю. Идрисов (Россия); 5. В. Саврычев; 6. В. Столяров; 7. Б. Рожков (все — Москва); 8. О. Арджеванидзе (Грузия); 9. А. Стоян (Москва); 10. И. Жураховский (Украина).

ГРУППА А-2/1, КЛАСС 8: 1. С. Белозеров; 2. А. Воронин (оба — Россия); 3. И. Ташаев (Москва); 4. Я. Стродс; 5. Л. Решетниекс (оба — Латвия); 6. Бомбандеров; 7. Н. Панкевич (Белоруссия); 8. И. Тимофеев (Россия); 9. В. Скобликов (Молдавия); 10. Г. Полонский (Белоруссия).



«СУПЕРБАЙК» — КЛАСС НАДЕЖД?

Самообладание в самых опасных ситуациях для гонщиков-мотокольцевиков вещь просто необходимая. И потому, наверное, рыцари «королевы мотоспорта» люди, обычно сдержанные. Словно по негласному придворному этикету, не любят они бурно выражать свои чувства.

Впрочем, на международных гонках на Большой приз «Калева», что прошли в середине июня в Таллинне, молодой финн Микка Туоминен нарушил «правила хорошего тона». Случилось, что он упал на самом крутом вираже шестикилометровой трассы, так называемом «румми». Переднее колесо беспомощно лежащего «Кавасаки» еще вращалось, когда Микка с трудом встал на ноги, швырнул в сторону перчатки и, расстегнув непослушными пальцами шлем, с размаху грохнул его о землю. Ни разу не обернувшись на разбитый мотоцикл, он пешком прошагал оставшийся до финиша километр.

Даже в закрытом парке, где его окружили друзья, он никак не мог успокоиться. Наши гонщики не советовали мне приставать с расспросами, и лишь у финских механиков удалось разузнать кое-какие подробности. Оказывается, у Туоминена, уверенно

Первая победа Марта Лаяла в престижном классе «супербайк».

возглавлявшего гонку, когда он умчался уже на последний круг, мотор новенького «Кавасаки» внезапно умолк — на входе в вираж Микка коленом умудрился закрыть топливный краник. Пока двигатель снова «ожил», честолюбивый финн оказался на втором месте. Это его никак не устраивало и он, сломя голову, бросился в погоню. Соперника он настиг перед почти стоградусным «румми» и... как утверждают знатоки, явно «передержал газ». В итоге обладателем Большого приза в классе мотоциклов «супербайк» стал двадцатилетний Март Лаял из Эстонии.

Удивительная в полном смысле слова карьера Марта на «кольце» всерьез началась, по существу, всего год назад. Отличный кроссмен Март в прошлом году сел на еще пахнувший краской гоночный «Вихур-414» с двигателем 43-250 — мотоцикл, который делают в Таллинне для спортсменов сборной страны, выступающих в так называемом классе «соцформула».

Дебют на чемпионате республики прошел успешно, а через неделю Лаял стал обладателем Большого приза «Калева». Кажется, его маститые соперники не сомневались, что поставят на место «молодого выскочки», но спустя месяц он — уже чемпион страны. А еще через некото-

рое время Марта с любопытством разглядывали на пьедестале почета участники этапа Кубка дружбы в Чехословакии, куда ему едва успели оформить загранпаспорт. На следующем этапе в ГДР они все еще выясняли, что за «темную лошадку» привезла наша сборная, а в сентябре ему уже аплодировали при вручении итоговой серебряной награды Кубка-89.

Этой весной Март пересел на семисотпятидесятикубовый «Кавасаки» класса «супербайк». И вот его пятое выступление, и первая победа в престижном классе. Кстати, на подобных четырехтактных машинах теперь выступают его земляки Юрий Раудсик и Юри Рандла-младший, латыши Алвис Приедитис, Дзинтарс Мужниекс и Айнарс Карро.

— Этот выбор не случаен, — сказал мне знаменитый в прошлом гонщик Юрий Рандла-старший, возглавляющий ныне федерацию мотоспорта Эстонии, — надежность таких спортивно-серийных машин просто непривычна для наших гонщиков. По инициативе ФМС Эстонии и благодаря помощи спонсоров они уже стартовали на соревнованиях в Великобритании, Швеции и Финляндии. Их «супербайки» пробежали на тренировках и гонках около трех тысяч километров и пока не требуют ремонта! Вдобавок и стоят они гораздо дешевле своих уникальных двухтактных гоночных собратьев. Короче говоря, надежды на возрождение «кольца» связаны у нас с «супербайком».

Добавим, что и в Таллинне заезд именно в этом классе машин стал своего рода «изюминкой» Большого приза «Калева».

Впрочем, не менее остро проходила борьба и в классе

250 см³. Со старта вперед вырвался опытный 47-летний швед Эйлерт Лундстед, а следом за ним, словно тень, мчался Пеэтер Коваль из Вильянди. Накануне эстонский гонщик под проливным дождем блестяще победил в классе 125 см³ и теперь стремился повторить свой успех. Поначалу казалось, что ему это удастся. Уже на четвертом круге он обошел лидера. Но упорный швед не отставал и сумел-таки вновь выйти вперед. Перед финишем Пеэтер второй раз пошел на обгон, но все же уступил сопернику буквально полколеса.

Болельщики-знатоки догадывались: ну вот, сам же и научил шведа секретам таллиннской трассы, зачем обгонял его в начале гонки?

— Эйлерт на «кольце» с шестнадцати лет, и учить его я бы не взялся, — улыбнулся эстонский спортсмен. Пеэтер уже вылез из тесного кожаного комбинезона, надел обычный костюм, и было трудно поверить, что за плечами у него изнурительная восьмидесятикилометровая гонка. — В нашем деле есть свои маленькие хитрости. Перед гонкой, чтобы переиграть Лундстеда, я поставил на своем «Вихуре» передачу подлинней, чем у шведа. Иными словами — поменьше звездочку на заднее колесо. Теперь моя машина могла развить большую скорость, но набирала ее медленней. Чтобы не отстать от более динамичной «Априлии» Эйлерта, приходилось сидеть в «воздушном мешке» за машиной соперника, который невольно «помогал» мне разогнаться. Зато на самой длинной прямой, когда стрелка

Трио лидеров в заезде «супербайков»: Микка Туоминен (№ 6), Март Лаял (№ 21), Юри Рандла (№ 22).



ДО ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛИ БЕНЗИНА

На одном из скоростных участков ралли «Акрополис», проходившего в начале июня в Греции, участников поджигали пикеты защитников окружающей среды. Их плакаты призывали прекратить автомобильное вторжение в природу. «Зеленые» выражали свой протест против соревнований столь бурно, что пострадала даже одна из машин — камень, брошенный чьей-то злой рукой, разбил лобовое стекло.

Можно, конечно, закрыть все автомобильные соревнования (или, скажем, запретить курить всему населению земного шара). Гораздо труднее сделать так, чтобы автомобиль из потенциального врага природы превратился в ее союзника. Но как же примирить «ревущее автомобильное стадо» с зеленым лесом и чистым воздухом? На Западе движение защитников окружающей среды получило широкий размах еще в 60-е годы. И в конце концов общественность добила того, что эта проблема стала решаться на самом высоком — парламентском и правительственном — уровне. В последние годы все развитые страны вводят, несмотря на отчаянное поначалу сопротивление автомобильных фирм, все более жесткие ограничения — на расход топлива, токсичность отработавших газов, безопасность конструкции, уровень шума.

Мы же опоздали с этим примерно на четверть века. Знаменитая формула о милостях от природы привела к тому, что впору объявлять всю территорию страны зоной экологического бедствия. Увы, далеко не последним фактором не просто загрязнения, а прямо-таки уничтожения «среды обитания» в СССР стали автомобили. По данным Госкомприроды, доля автотранспорта в общем объеме вредных выбросов только в Москве составляет почти 70 процентов. Это 800 тысяч тонн в год! Советские машины превратились в последние годы в самые

«грязные», самые прожорливые, самые опасные в мире. По приблизительной оценке того же Госкомитета, вредные выбросы наших машин, из-за их технического состояния прежде всего, в семь раз больше, чем у их зарубежных аналогов. Советские дороги и вся система организации автомобильного движения, особенно в городах, не только не выдерживают никакой критики, но будто специально созданы для нанесения максимального вреда человеку. В городах страны с населением более полумиллиона жителей на дорогах с наиболее интенсивным движением содержание СО, например, в восемь раз превышает предельно допустимые концентрации!

Было бы упрощением думать, что все дело только в правительственных предписаниях. Ведь невнимательность к экологическим проблемам «наверху» не в последнюю очередь порождается почти полным отсутствием в стране экологической культуры. Так просто бросить в лесу промасленную тряпку или вымыть машину в горной реке! Поэтому одной из важнейших задач «зеленого» движения в стране становится воспитание в людях бережного отношения к нашему дому, сознания общей ответственности за судьбу родной природы.

В самое последнее время здесь наметился определенный поворот к лучшему. Все больше появляется различных комитетов по защите озер, рек, морей, городов. Отрадно, что не остались в стороне от этого движения и автомобилисты.

В прошлом году по инициативе журнала «За рулем» было проведено первое всесоюзное ЭКОралли. Идея тогда была простой — доехать на одной заправке от Риги до Москвы. Результат победителя в абсолютном зачете поразил даже специалистов — 3,08 литра на 100 километров. Однако скоростной режим первого ЭКОралли мало подходил для обычных условий дорожного движения. Пря-

тахометра на «Априлии» замедляла у предельной черты, можно было идти на обгон. В первый раз этот маневр мне удался. А вот в решающий момент не сразу включилась передача.

В этом году Большой приз «Калева» собрал немало зарубежных гонщиков: из Швеции, Финляндии, Дании и Чехословакии. Они выступали в классах «супербайк», 125 и 250 см³, а также 750 см³ с колясками, где победил шведский экипаж А. Шварц — Л. Густавссон. Приятно, что на этот раз кое-кто из наших спортсменов выглядел на трассе не хуже иностранных гостей. Несколько гонщиков из Прибалтики благодаря исключительной здесь популярности мотоспорта сумели найти себе состоятельных спонсоров в лице крупных агрофирм, совместных предприятий и кооперативов, располагающих твердой валютой. Теперь они имеют не только отменную экипировку и спортивную технику, но и прекрасные сервисные автомобили. В них можно перевозить запчастки и мотоцикл, приготовить в уютном салоне обед, принять душ и переночевать в пути. Впрочем...

— У меня нет уверенности в завтрашнем дне, — признался мне Дзинтарс Мужникс, впервые в этом году выступавший в Финляндии на «Кавасаки», приобретенном заводом РАФ. — В свои двадцать восемь лет я не считаю себя ветераном, но, когда на финише первой же гонки в Суоми совсем молодые парни «привезли» мне целый круг, понял, что в прошедшие годы изоляции наших «кольцевиков» от мирового спорта мы просто топтались на месте. Долгое время Кубок дружбы был для нас един-

ственным международным соревнованием. Теперь и его не стало, и мы, кажется, оказались вообще не нужны. Сейчас каждый выкручивается, как может. Я уверен, что смогу наверстать упущенное, но хватит ли на это терпения и средств у моих спонсоров?

Если даже у немногих «счастливиц» далеко не сладкая жизнь, что же говорить о дальнейшей судьбе А. Москвиты, И. Щеголенкова и их товарищей по сборной, не сумевших заручиться финансовой поддержкой спонсоров? Похоже, что для них остается не веселая перспектива участвовать лишь в двух этапах союзного первенства на «антикварных» отечественных машинах. Стартовать в международных гонках на такой отсталой технике давно уже и в голову никому не приходит.

Видимо, поэтому интерес к заездам на отечественных мотоциклах падает с каждым годом и у зрителей, и у гонщиков. Не стали исключением и соревнования на Большой приз «Калева». Зато, с какой завистью, позабыв про свои «миньки», «ижи» и «ковровцы», смотрели наши молодые спортсмены на многоцветную карусель международных гонок. Одеты в черные или темно-коричневые комбинезоны — как будто в природе других цветов нет, — стояли они у самой обочины трассы. А мимо, оставляя в воздухе аромат дорогого «Кастроля», проносились «хонды», «ямахи» и «кавасаки».

Жаль, если они так навсегда и останутся на обочине мирового спорта. Впрочем, «кольцевики» — люди, как известно, сдержанные и не любят сетовать на судьбу.

С. ОСОКИН
Фото Л. ПЕЭГЕЛЯ

Класс 125 см³: 1. П. Коваль (Эстония); 2. Ю. Вайнио (Финляндия); 3. У. Кадакас (Эстония). **Класс 250 см³ «соцформула»:** 1. Я. Каска; 2. Т. Томингас; 3. П. Пяева (все — Эстония). **Класс 250 см³:** 1. Э. Лундстед (Швеция); 2. П. Коваль (Эстония); 3. Я. Каска (Эстония). **Класс «супербайк»:** 1. М. Лаял (Эстония); 2. Ю. Рандла (Эстония); 3. Т. Питканен (Финляндия). **Класс 750 см³/с/к:** 1. Л. Шварц — Л. Густавссон (Швеция); 2. Т. Видес — Т. Просо (Эстония); 3. Б. Андерссон — А. Нордли (Швеция). **Мотоциклы отечественного производства. Класс 125 см³ юноши:** 1. В. Визла (Латвия); 2. П. Ханссон; 3. В. Белковский (оба — Эстония). **Класс 125 см³:** 1. Р. Тийдус (Эстония); 2. А. Фролов (Латвия); 3. А. Рандмаа (Эстония). **Класс 175 см³ женщины:** 1. М. Калам (Эстония); 2. Г. Фирсова (Ленинград); две остальные участницы не финишировали. **Класс 175 см³:** 1. И. Викманис; 2. Э. Бумбиерис; 3. А. Лапиньш (все — Латвия). **Класс 350 см³:** 1. С. Метс; 2. Э. Петерсон; 3. П. Кумм (все — Эстония).

мое, как стрела, шоссе Рига — Москва, средние скорости, не превышающие 60 км/ч, — все это делало езду скучной и даже утомительной. Поэтому теперь решено было сделать соревнования более динамичными, приблизить их насколько возможно к настоящему ралли. Среднюю скорость значительно повысили (до 70 км/ч). Несколько громоздкой была в первом ралли система с восемью зачетными группами — отдельно для каждой модели автомобиля. В этом году число групп сократилось вдвое. Группа А — самая многочисленная — была представлена 20 участниками на серийных машинах личного пользования. Десять экипажей представляли группу Б — тоже серийные, но принадлежащие предприятиям и организациям. Группа Ц включала 13 автомобилей с любыми техническими усовершенствованиями, направленными на улучшение топливной экономичности и снижение токсичности. И, наконец, последняя группа Д — легкие машины с двигателями, работающими на так называемых альтернативных топливах — газе и смеси бензина и газа.

Был изменен также маршрут ралли. Трасса длиной 550 километров пролегла по живописным дорогам северо-запада Подмосковья через Солнечногорск, Красногорск, Можайск, Бородино. Старт и финиш — на территории Центрального автополигона НАМИ.

Наконец, главным новшеством стала система определения победителей. В отличие от прошлого года, когда главным критерием был расход топлива, на этот раз организаторы предложили комплекс параметров, куда вошли: экономичность, токсичность, динамика разгона и, разумеется, соблюдение режима движения (то есть собственно ралли). Конечно, контролировалось техническое состояние автомобилей и соблюдение Правил дорожного движения. При этом расход топлива определялся не абсолютный, а относительный в процентах к нормативному для данной модели автомобиля. Здесь, забегая вперед, заметим, что, несмотря на изменившиеся условия проведения соревнований, абсолютный расход топлива оказался вполне «на уровне» с прошлым годом — 3,85 л на ВАЗ-2109 группы А. А лучший «относитель-

ный» результат составил 66 %.

Наблюдать за участниками ЭКОралли на трассе очень любопытно. Здесь нет визга тормозов, разбитых фар и помятых крыльев. Не мчится за стареньким, но ухоженным «Москвичом-407» фирменная техника. Примета этих соревнований — экипаж, руками толкающий солидную «Волгу» к пункту контроля времени, или «Москвич» с абсолютно пустым баком, на стартере ползущий на финиш. Но мне, признаться, больше всего запомнились сами участники. Им просто не сиделось на месте. Как только выдавалась свободная минута, они тут же собирались, в небольшие группы и оживленно что-то обсуждали, спорили, объясняли друг другу. Согласитесь, всегда немного завидуешь людям, с таким энтузиазмом делающим какое-то интересное, общее для всех дело.

ЭКОралли — необычные соревнования во всех отношениях. Их атмосфера во многом перекликается с той, которая царила на первых ралли на заре автомобильного века. Тот же состав — в основном любители на серийных машинах. Те же дополнительные соревнования — раньше это были конкурсы автомобильной красоты и проверка водительского мастерства, теперь — динамика разгона и контроль токсичности отработавших газов. Но главное — те же доброжелательность и готовность помочь, подсказать что-то менее опытным товарищам. Ведь здесь можно выиграть, но, в отличие от настоящих «больших» ралли, невозможно проиграть.

И победителей, действительно, оказалось много — 100 человек. Все 50 экипажей были награждены дипломами редакции «За рулем». Конечно, были призы и для тех, кто показал лучшие результаты: комплекты покрышек, карбюраторы, насосы. Но те участники, кого можно назвать уже ветеранами ЭКОралли, выражали вежливое удивление: «Зачем нам такие дорогие подарки? Ведь они могут создать вокруг определения победителей совершенно не присущий нашим соревнованиям ажиотаж. Пусть это покажется странным, но мы приехали сюда со всех концов страны вовсе не для победы». И в самом деле, эти люди скорее напоминают большую семью, живущую одними мыслями,



одной заботой — заботой о родной природе.

Не станем и мы писать о напряженной спортивной борьбе, соперничестве на трассе, сочувствовать тем, кто не разобрался в легенде, и хвалить экипажи, дольше всех катившие на спусках с выключенным мотором. Думается, не это главное. Важно, чтобы мы все наконец поняли, что кроме нас самих в наших бедах нам никто не поможет. Никто не станет вдруг вводить хорошие зако-

ны и делать чистые автомобили до тех пор, пока мы сами этого действительно не захотим. Нужно брать инициативу на себя. Требовать, а не просить, действовать, а не ждать «высочайших милостей». И, конечно же, ежедневно и ежечасно воспитывать бережное отношение к собственному нашему дому — живой природе. И ЭКОралли в этом отношении пусть маленький, но шаг вперед.

А. ДМИТРИЕВ

«ЭКОРАЛЛИ-90»

ГРУППА А: 1. Р. Захарян — Д. Сахаров (Москва, ВАЗ-21063) — 5,33 л/100 км [71 %]; 2. И. Качурин — А. Захаров (Ижевск, «Москвич-21406») — 6,12 [71,2]; 3. Л. Ложкин — Е. Сыромятников (Краснодар, ВАЗ-2109) — 3,85 [66,4].

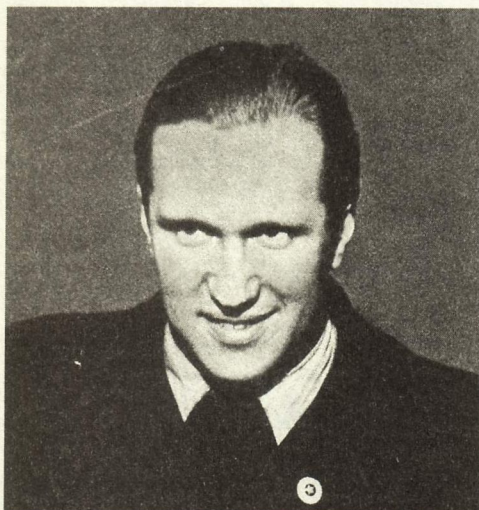
ГРУППА В: 1. А. Афонькин — А. Ерохин (Тольятти, ВАЗ-21093) — 4,08 [71,6]; 2. В. Солуянов — С. Кульпин (Дмитровград, ВАЗ-21081) — 4,67 [77,8]; 3. Н. Сарычев — В. Никитин (Дмитров, ВАЗ-2109) — 5,03 [86,6].

ГРУППА Ц: 1. Н. Решетцов — А. Шевкун (Москва, ГАЗ-24) — 6,90 [72,2]; 2. И. Панасенко — А. Дикер (Москва, ЗАЗ-1102) — 3,31 [70,4]; 3. А. Дамбис — Х. Улмис (Кечемус, ВАЗ-2101) — 4,03 [55,9].

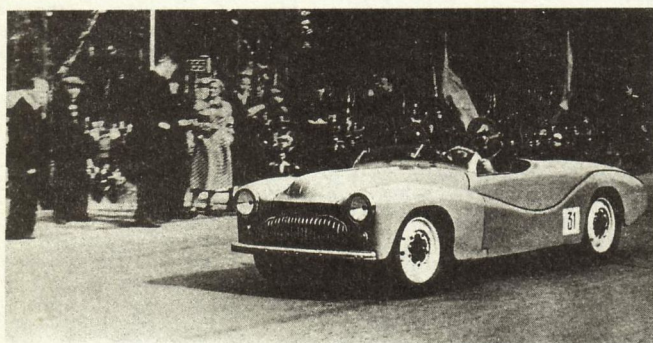
ГРУППА Д: 1. В. Прокопьев — В. Матюхин (Москва, ВАЗ-2109) — 5,09 л бензина/100 км плюс 7,2 кг газа/100 км; 2. В. Просвириков — Ю. Зубаков (Ленинград, ВАЗ-2109) — 5,44 плюс 6,2; 3. Б. Сапсай — А. Гризлов (Москва, ЗАЗ-1102) — 4,93 плюс 3,2.

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

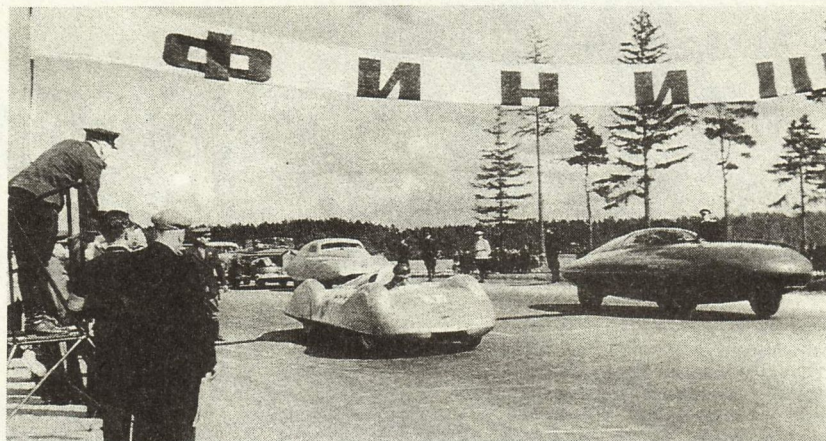
НИКОЛАЯ КИСЕЛЕВА



А судьи кто? — часто спрашиваем мы, приходя на соревнования. Один из них — перед вами. Ленинградец Николай Сергеевич Киселев — судья Всесоюзной категории. Его специальность — инженер-механик по судовым двигателям. После окончания Ленинградского кораблестроительного института он бесменно работает в ЦКБ «Рубин». Любовь к моторам проявилась у него не только в выборе профессии. Уже в 1946 году он начал заниматься в мотосекции Ленинградского Дворца пионеров под руководством Лазаря Сандлера. Участвовал в соревнованиях, но потом отдал предпочтение судейству и остался верен ему на протяжении многих, многих лет. 27 октября Николаю Сергеевичу исполняется шестьдесят. Мы сердечно поздравляем ветерана нашего судейского корпуса и представляем здесь снимки из его личного архива, на которых запечатлены моменты соревнований, вошедших в историю советского спорта.

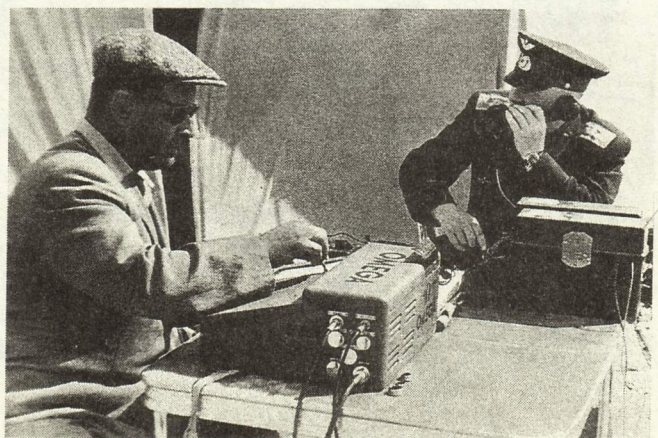


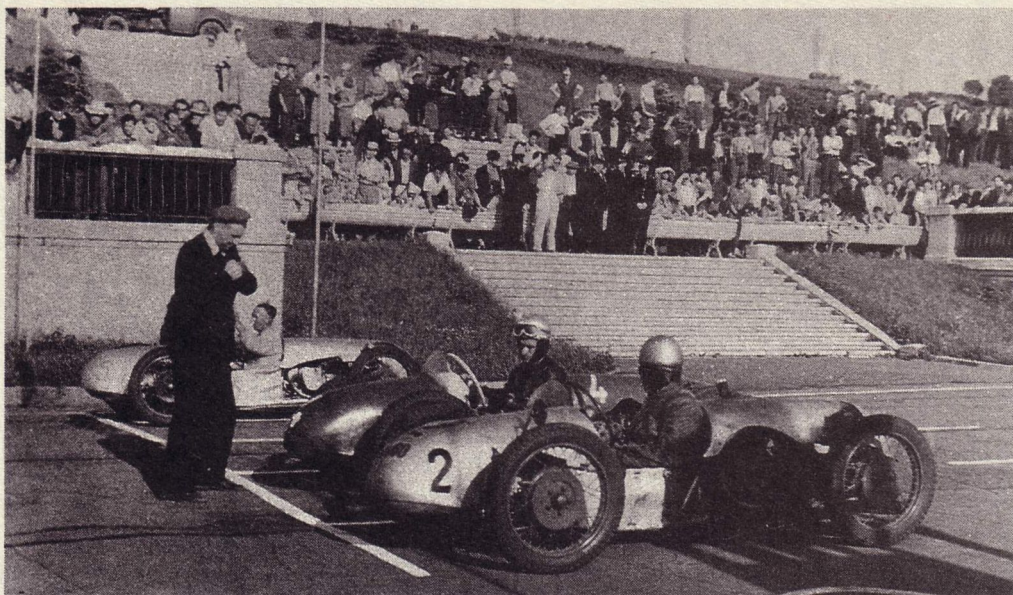
Еще один кадр из 50-х годов. Москвичи Л. Гивартовский и В. Веселов, представители МЗМА, на машине «Москвич-спорт-404» конструкции И. И. Гладилина. Летом 1954 года они стартовали на первенстве СССР по линейным автомобильным гонкам и установили всесоюзный рекорд на дистанции 500 км — 142,134 км/ч. Это был последний чемпионат страны на линейной трассе. С 1955 года первенство проводится на кольцевых трассах, которые предъявили иные, более сложные требования к организации судейства. В автомобильный спорт пришли судьи нового поколения, и в числе их Н. С. Киселев.



В сентябре 1951 года на Минском шоссе под Москвой был дан старт первенству по линейным автогонкам СССР. На обтекаемом автомобиле ГАЗ с дюралюминиевым кузовом — горьковчанин Н. Сорокин. Он установил тогда всесоюзный рекорд — преодолел 300 километров со средней скоростью 166,205 км/ч. Известный харьковский гонщик В. Никитин (№ 1) на заднемоторном гоночном автомобиле «Харьков-3» прошел только 100 километров, но тоже с новым рекордом — 183,964 км/ч. К. Никишин из Горького (№ 4) на спортивной «Победе» со 105-сильным двигателем гонку не закончил.

У пульта хронометра «Омега» Борис Федорович Конев (на снимке слева) — один из самых высококвалифицированных и заслуженных судей. Но не только. В 1959 году в одном экипаже с С. Тенишевым он выиграл первенство СССР по ралли. Вместе с Владимиром Михайловичем Соловьевым, Александром Васильевичем Берманом, Генрихом Самойловичем Черкасским (на фото справа) они многое сделали для разработки теории и практики судейства в автоспорте, для воспитания молодых способных судей. В 1960 году Н. С. Киселев стал судьей Всесоюзной категории.



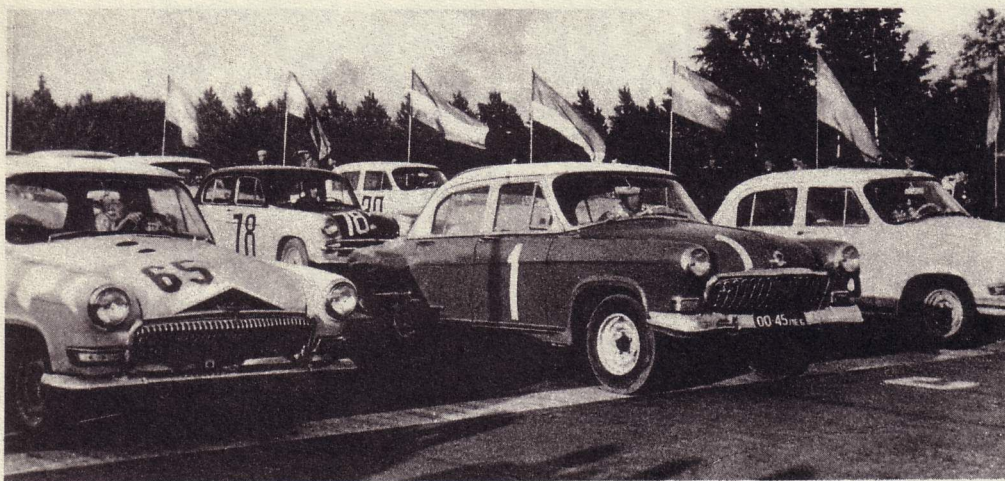


Трасса «Невское кольцо» вокруг стадиона имени Ленина в Ленинграде. Николай Сергеевич здесь часто судил всесоюзные и ленинградские первенства. На снимке, сделанном в июне 1959 года, Н. Киселев стоит слева (в своем традиционном берете) — перед стартом заезда на машинах тогдашней формулы 3. Фотография запечатлела три из восьми машин ГА-500 этой формулы: заднемоторные автомобили с мотоциклетными двигателями М-72. Они были построены в 1959 году на авторемонтном заводе Ленинградского военного округа по проекту В. Г. Шахвердова.

Все трое на этом снимке, сделанном в июне 1960 года, — активисты ленинградского городского автотомоклуба. Слева кандидат технических наук В. Г. Шахвердов, мото-, а затем автогонщик, двукратный чемпион СССР, конструктор гоночных автомобилей. В центре — С. Д. Елейник — член судейской коллегии на всех автомобильных гонках в Ленинграде. Справа — Н. С. Киселев. С 1962 года он возглавил Ленинградскую городскую коллегию судей по автомобильному спорту.



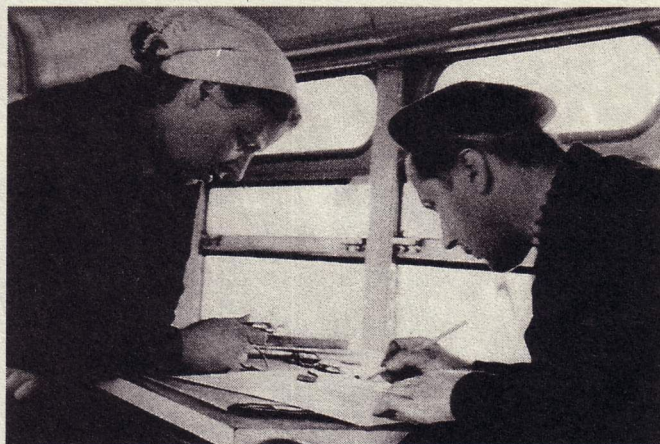
Лучшие судьи были привлечены к судейству первых у нас в стране международных ралли «За мир и дружбу», которые состоялись в 1960 году. Их трасса протяженностью 5 тысяч километров прошла через Москву, Варшаву, Берлин и Прагу. На снимке: старт одного из спецучастков. Крайний слева судья Всесоюзной категории Н. В. Глумов. Победитель ралли, экипаж из Чехословакии В. Бобек и Я. Мансфельд на «Шкоде-445» под № 35 уже ушел вперед, и теперь очередь за их товарищами по национальной сборной, идущими под № 38 и № 39 тоже на «шкодах-445».



Старт кольцевых гонок на «Невском кольце» в 1965 году. Под № 1 — Юрий Ермаков, под № 65 — Владимир Пукьянец — лучшие ленинградские гонщики этого года в группе А (серийные «волги»). Когда в июле 1965 года на этой трассе был проведен один из этапов чемпионата страны, Пукьянец финишировал вторым, Ермаков — третьим.



Старенький судейский ЗИС-155 (обратите внимание на конструкцию окон!). В нем — за выверкой судейских протоколов главный секретарь соревнований Г. В. Киселева и ее муж — главный судья Н. С. Киселев. Когда это было? Может быть в июле 1966 года на первом этапе чемпионата СССР по кольцевым гонкам на «Невском кольце», а может быть на других соревнованиях? Часто они работали «в паре», отправляясь в путь на верной «Победе», которая у них с 1955 года и поныне.



Первенство СССР по ралли в Нальчике (1962 г.), соревнования по скоростному маневрированию. Этот чемпионат привлек свыше 200 экипажей! Ленинградцы В. Боровик и Л. Рабинович на «Москвиче-407», выступавшие в классе II, шли на втором месте, но не удержали его. Победил экипаж А. Бренцис и А. Жилин из Москвы, далее — Ю. Олека и А. Рябчинский из Вильнюса и В. Мартюк и Ю. Михайлов (Москва). В классе специально подготовленных автомобилей первенствовали горьковчане Г. Добровольский и Э. Васильков на ГАЗ-21.

Чемпионат СССР по кроссу на грузовых автомобилях в Выру (Эстония). Николай Сергеевич участвовал в судействе кольцевых гонок и ралли, картинга и кроссов, зимних трековых гонок и скоростного маневрирования — в общей сложности с 1947 года — 500 соревнований!



Снимки из архива Н. Киселева комментировал Лев Шугуров.

Фотоматериалы предоставлены секцией истории автоспорта ФАС СССР.

ШЕВАМЬЕ АСФАЛЬТА

Дидье Ориоль родился 18 августа 1958 года в Монпелье (Франция). Дебютировал в ралли в 1979 году на «СИМКА-ралли-2». Чемпион Франции по ралли 1986, 1987, 1988 годов. Четыре победы на этапах чемпионата мира. Живет в Мийо (Франция). Штурман — Б. Оселли.

Первые этапы нынешнего чемпионата мира по ралли завершились почти сенсационно. Опередив своих товарищей по команде «Лянча-Мартини» двукратных обладателей высшего титула Мики Биазона и Юху Канккунена, лидером после четырех этапов стал Ориоль. Нельзя сказать, чтобы француза совсем уж не принимали в расчет, но все же относили к специалистам скоростных участков на дорогах с твер-

дым покрытием, называли даже «шевалье асфальта». А тут он, кроме своего «законного» «Тур де Корс», в прекрасном стиле выиграл ралли «Монте-Карло» и был вторым в Португалии. Испанец Карлос Сайнц, который до самого финиша вел с Ориолем борьбу в Монако, сказал о своем сопернике: «Со своей «Лянчей» он сейчас представляет почти непобедимый дуэт. А если выиграет еще и «Акрополис», то, думаю, сделает решающий шаг к чемпионскому званию».

Карьера Ориоля началась 11 лет назад. Но только в 1984-м состоялся его дебют в серьезных соревнованиях. На взятой напрокат «Рено-5-турбо» экипаж Ориоль — Оселли так и не дошел до финиша Корсиканского ралли — загорелся двига-



тель. Успехов пришлось ждать довольно долго. Постепенно набираясь опыта на трассах «домашних» ралли, Дидье пытался переломить собственный характер. Человеку замкнутому, даже нелюбимому, никак не удавалось полностью сконцентрироваться на гонке, отрешиться от некоторого комплекса неполноценности. Неотступно преследовала его боязнь ошибиться. «Как только появлялись проблемы, у меня сразу опускались руки. Я никак не мог собраться с духом. А без этого путь наверх невозможен», — так описывал Ориоль свое тогдашнее состояние. Но понемногу Дидье удалось справиться с собой. Ведь гонки для него были прежде всего радостью — радостью движения, борьбы и совершенно не обязательно ожиданием победы.

«Единственная его страсть — автомобиль. Только за рулем машины на трассе ралли он действительно счастлив», — утверждает Бернгар Оселли. Не только штурман, но и ближайший друг Ориоля.

И успехи пришли. В 1985 году Ориоль впервые выигрывает один из скоростных участков «Тур де Корс» на машине «Рено». В следующем году за рулем «Эм-Джи-Метро-6Р4» Дидье становится чемпионом Франции. В 1987—1988 годах повторяет свой успех уже в новой команде — «Форд» и одерживает свою первую победу на этапах чемпионата мира — в «Ралли 10 000 поворотов», как еще называют «Тур де Корс». Об Ориоле сразу же заговорили как о гонщике с колоссальными возможностями. Однако на «Форд-сьерра-ковсорт» рассчитывать на победу в мировом чемпионате было нельзя — машина слишком уступала «Лянче». И в конце сезона Дидье заключает контракт с итальянской командой. Теперь это был уже совсем другой гонщик, не тот, что несколько лет назад постыженно комплексовал и опасался каких-то чужих влияний. У Ориоля появился вкус к победам, он поставил себе смелую цель — через три года, то есть в 1991 году, стать первым французом — чемпионом мира по ралли.

Ориоль не тешил себя несбыточными надеждами, он прекрасно понимал, что в «Лянче» ему будет труднее, чем в любой другой команде, ведь там едут звезды — его кумир Канкунен, чье водительское мастерство Дидье

ставит на первое место среди современных раллистов, и Биазон — прекрасный тактик, одержавший 15 побед на этапах чемпионата мира. Однако теперь Ориоль уверен в своих силах и твердо намерен осуществить свою мечту.

Француза отличает исключительно профессиональный подход к ралли. Вся его жизнь подчинена только одному — он должен проехать следующую гонку лучше, чем предыдущую. И не жалея времени, Дидье день за днем, неделю за неделей посвящает тренировкам, оттачивает свое мастерство и все больше «вживается» в машину.

Для Ориоля, с детства любившего физические упражнения, занятия спортом приобрели теперь особый смысл. Раз в два дня он наезжает 70—75 км на велосипеде («это развивает мышцы предплечий и спины»), занимается теннисом, пробует триал.

Спокойному, серьезному, симпатичному французу автоспорт дал возможность самоутверждения, позволил, как он сам говорит, «выйти из своей раковины», обрести уверенность и уважение к себе. Словом, человек нашел свое место в жизни и спокойно идет по выбранному пути к намеченной цели. «Каждый своим способом доказывает, что он самый лучший», — говорит Дидье журналистам. — Я гонщик заводской команды и материально обеспечен, что позволяет вести образ жизни, который мне нравится. А о бешеных гонорах Проста и Пике не грущу». Внешне он остался почти таким же отшельником, каким считали его и пять, и десять лет назад немногочисленные знакомые. Большие темные очки постоянно скрывают его глаза от любопытных взглядов. А все свободное время он проводит в семье. Недавно они с женой купили небольшой дом в Мийо и теперь любовно обставляют его по своему вкусу. «Это приносит нам с Сильвией громадную радость. А что тут удивительного — ведь я бываю дома иногда лишь полтора месяца в году, да и то по два-три дня. Так что главное для меня — мое спокойствие и семейная жизнь, которые я ревниво охраняю».

Сильвия КОЗЗОЛИНО,
французская журналистка —
специально для АМС

ЗНАКОМЬТЕСЬ-



«АУТОРЕВЮ»

Согласитесь, наш рынок печатной продукции не страдает от избытка автомобильных изданий. Так что каждый новый журнал или газета становятся событием.

В апреле нынешнего года в Эстонии вышел первый номер журнала «АУТОРЕВЮ». Новый ежемесячник на эстонском языке выходит пока небольшим тиражом — 8700 экземпляров. Он стал вторым техническим и первым автомобильным изданием в республике.

Небольшой редакционный коллектив — два журналиста и художник — постарался объять необъятное, хотя и понимал, что мир автомобильной техники просто неисчерпаем. В новом автомобильном обозрении можно увидеть материалы на любой вкус, начиная с описания новых моделей со всех концов света и кончая представлением некоторых фирм и автомобильной промышленности различных стран.

В журнале найдут отражение самые современные тенденции мирового автостроения, новые идеи в разработке отдельных агрегатов и узлов, конструктивных и эксплуатационных материалов, новейшие методы конструирования, а также проблемы экологии и организации движения автотранспорта.

Найдут здесь читатели популярные материалы по автомобильной теории и практике. Причем кроме легковых автомобилей мы собираемся представлять грузовики, автобусы, специальные машины, а также мотоциклы и даже гоночные моторные лодки.

Большое место займет в журнале автоспорт — от местных соревнований до чемпионатов мира в формуле 1 и ралли. Достаточно широко постараемся мы осветить и такие, практически не известные большинству читателей состязания, как американские национальные чемпионаты КАРТ, Транс-Ам, европейские «малые формулы» — Ф3, Ф3000, кубок ФИА для грузовиков, чемпионат спортивных прототипов и многие другие.

Любители истории найдут в «АУТОРЕВЮ» странички «Ретро», с очерками о знаменитых автогонщиках и конструкторах прошлого, «биографиями» давно исчезнувших с автомобильного небосклона фирм. Автомобильная история и современность будет более полно представлена в задуманных нами специальных приложениях. Уже выпущены шесть многоцветных изданий «Аутопостер+», намечены ежегодник «Аутоааста» («год автомобильный») и серия «Профиль».

Главная цель нового журнала — воспитывать в читателях техническую культуру, бережное отношение к созданию человеческих рук и разума, уважение к собственной истории. Надеемся, что «АУТОРЕВЮ» с этой задачей справится. Цена одного номера — 1 рубль. Индекс — 78162.

М.-Х. КУУЗЕ,
редактор «АУТОРЕВЮ»

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А **АПЕЛЛЯЦИЯ** — официальное письменное заявление в соответствующую коллегию судей на неправильное, с точки зрения автора апелляции, отклонение его протеста в судейскую коллегию соревнований.

Б **«БЛЮ-ФЛЕЙМ»** («Голубое пламя») — рекордный автомобиль, на котором в 1970 году американец Гарри Габелич установил абсолютный рекорд скорости — 1014,66 км/ч. Ракетный двигатель машины развил силу тяги 10 000 кгс или 58 000 л. с., но для заездов Габелича она была снижена до 5900 кгс/3400 л.с. В качестве горючего использовался природный газ, а окислителя — перекись водорода. Спереди автомобиль имел два установленных рядом колеса, подвешенные на рычагах, а сзади два колеса, жестко соединенные с кузовом, на вынесенных в стороны опорных фермах. Для торможения служили два парашюта и дисковые тормоза на задних колесах.

В **ВПРЫСК** — система подачи бензина непосредственно в цилиндры двигателя или во впускной трубопровод. Меньшее гидравлическое сопротивление из-за отсутствия карбюратора, а также ряд других преимуществ позволяют повысить наполнение цилиндров мотора, а значит и его мощность. Это предопределило широкое использование впрыска в двигателях спортивных и гоночных автомобилей. Скажем, в формуле 1 все команды используют моторы с впрыском.

Г **«ГАЗ-А-СПОРТ»** — спортивный автомобиль на базе двигателя, трансмиссии, подвески и других агрегатов легковых машин



Рекордный автомобиль «Блю-Флейм».

ГАЗ-А и ГАЗ-М1. Конструктор А. Гирель дважды улучшал на нем всесоюзный рекорд скорости. В 1937 году он прошел километр с хода со средней скоростью 127,4 км/ч. Мощность двигателя — около 55 л.с. при 2800 об/мин.

Д **«ДЖАЙРОНАУТ»** — американский рекордный мотоцикл. Имел сигарообразный кузов с вертикальным стабилизатором в хвостовой части. Два двигателя «Триумф» рабочим объемом 650 см³ каждый были установлены за сиденьем гонщика. Их коленчатые валы соединялись цепной передачей. Суммарная мощность — около 140 л.с. при 7500 об/мин. Коробка передач четырехступенчатая. Рама сварная из хромомолибденовых труб. Заднее колесо имело дисковый тормоз с гидроприводом. На «Джайронауте» Р. Леппан установил в 1966 году рекорд США — 395,17 км/ч.

И **«ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ КУБОК»** — мотоциклетные шоссейные гонки, проходившие в 1904—1906 годах по предложению Мотоциклетного клуба Франции. Согласно регламенту, к соревнованиям допускали ограниченное количество участников от каждой страны. Причем гонщики должны были выступать на мотоциклах массой до 50 кг, полностью изготовленных отечественной промышленностью. Любопытно, что первая гонка состоялась во Франции, а в следующие годы в той стране, представитель которой выиграл предыдущие соревнования. Победителями «Интернационального кубка» были француз Л. Деместр на

«Гриффоне», а также австрийцы В. Вондрих («Лаурин-Клемент») и Э. Никодем («Пух»).

К **«КУБОК ФИМ»** — соревнования по мотогонкам на льду, учрежденные Международной мотоциклетной федерацией в 1963 году. Они состояли из 10 гонок — 5 в СССР и 5 в Швеции, в которых выступали спортсмены Советского Союза, Швеции и Финляндии. Во время соревнований в Уфе советская федерация за счет своей квоты пригласила принять участие гонщиков Австрии и Монголии. Победитель определялся по результатам шести лучших этапов (по три в каждой стране). Кубок ФИМ выиграл наш Самородов. Успех этих соревнований побудил международную федерацию поднять уровень турнира в 1964 году до ранга чемпионата Европы.

Л **«ЛОНДОН — МЕХИКО»** — сверхмарафонское ралли, организованное английской газетой «Дейли Миррор» в 1970 году. Посвящено оно было началу футбольного чемпионата мира в Мексике. 19 апреля в Лондоне на стадионе «Уэмбли» в присутствии более 50 тысяч зрителей стартовали 96 экипажей 40 различных марок. Среди них и пять советских «москвичей-412». Дистанция ралли протяженностью 26 тысяч километров пролегла по дорогам 25 стран Европы, Южной и Центральной Америки. Испытания сверхмарафона смогли выдержать только 23 автомобиля, в том числе и трио «москвичей». Наша команда стала одной из трех, сумевших к финишу сохранить зачетный состав. В личном первенстве победил финн Х. Миккола на двухлитровом «Форд-эскорте». Наш экипаж в составе Л. По-

«Москвичи» на трассе ралли «Лондон — Мехико».



тапчик — Ю. Лесовский — Э. Баженов занял 12-е место, Г. Хольм — В. Бубнов — К. Гирдаускас — 17-е, С. Тенишев — В. Кислых — В. Широченко — 20-е. Не дошли до финиша И. Астафьев — А. Сафонов — Г. Гаркуша и В. Щавелев — Э. Лифшиц.

М «МАТЧЛЕСС» — британская мотоциклетная фирма, основанная братьями Гарри и Чарли Коллиер в Лондоне. Их первый мотоцикл имел V-образный мотор ЖАП-1000. На нем сам Ч. Коллиер трижды улучшал абсолютный рекорд скорости и довел его до 147 км/ч (1911). Любопытно, что в 1926 году Л. Лерхе на аналогичном мотоцикле установил рекорд СССР: 1 км с хода за 26,2 с — 137 км/ч. Самой известной конструкцией был мотоцикл модели «Сильвер-Хоук» объем 600 см³. «Матчлесс» никогда не занимался созданием специальных гоночных машин. Тем не менее на мотоциклах фирмы в 1961 и 1962 годах были одержаны три победы в Гран при в классе 500 см³.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ МОТОБОЛЬНЫХ КЛУБОВ (УИМКБ) — основан в 1963 году руководителями мотоболла Франции, ФРГ, Голландии, Бельгии. Союз разработал единые международные правила игры, организовал официальный турнир на Кубок Европы, первым обладателем которого стали французы. Возросшая популярность мотоболла привела к тому, что на конгрессе ФИМ в Москве в 1965 году по предложению советской делегации мотоболл был принят под эгиду этой федерации.

Н «НАРЕКС» — чехословацкая спасательная команда для автомобильных соревнований. Белокрасные скоростные машины «Нарекса» можно увидеть на многих трассах Европы. Обычно это легковые «Татры-613», оснащенные средствами пожаротушения и специальным инструментом для вызволения из поврежденных автомобилей пострадавших — гидравлическими растяжками, нож-

ницами и т. п. Приезжали чехословацкие спасатели и в нашу страну на состязания Кубка дружбы по кольцевым автогонкам. «Нарекс» обслуживал даже этапы чемпионата мира формулы 1. Не так давно спасатели расширили сферу своей деятельности и на автокросс. Для этого были оборудованы две «Нивы». А всего в распоряжении «Нарекса» около тридцати автомобилей.

П «ПАТРИОТ» — ленинградское производственное объединение ДОСААФ. Его история началась в 1930 году, когда постановлением Совнаркома СССР был создан завод Осоавиахим. Выпускал он в ту пору наглядные пособия для школ и кружков оборонного Общества, снаряжение для сандружин и т. п. После войны завод специализировался на малом судостроении. С 1968 года здесь впервые в стране было начато серийное производство микроавтомобилей карт модели АК-1. В 1976 году на базе завода было создано производственное объединение «Патриот», в которое вошли также механический завод в пригороде Ленинграда — Ломоносове и швейная фабрика, где делают специальные комбинезоны для картингистов и мотогонок. Сегодня ЛПО «Патриот» выпускает около семи тысяч карт ежегодно. Из них большая часть модели АКУ-83 для массового спорта, а также модели КС для сборной страны, которая зарегистрирована в Международной комиссии по картингу (СИК).

Р «РУССКАЯ ЗИМА» — международное ралли, проводившееся в Советском Союзе, обычно по дорогам Подмоскovie, с перерывами с 1965 по 1983 год. С 1973 года традиционно входило в программу многоэтапного розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран. Первыми победителями этих состязаний стали финские раллисты Э. Риали — В. Инкалайнен на «Волво-544С». Чаше других «Русскую зиму» выигрывали советские гонщики — семь раз. Среди них дважды успеха здесь добивались экипажи Н. Больших — И. Больших и В. Гольцов — С. Штин.

Ф **ФЛАГИ СИГНАЛЬНЫЕ.** Во время соревнований по автоспорту судьи подают участникам официальные сигналы флагами, которые обычно имеют следующие цвета и значения:

1. Флаг СССР, флаг союзной республики или флаг организации (спортивного общества) — старт.

следнее предупреждение участника за нарушение правил соревнований.

13. Зеленый флаг с белой горизонтальной полосой — предупреждение участнику, наехавшему на краевую линию трассы.

14. Зеленый флаг с желтым шевроном — фальстарт.

15. Флаг в белую и черную клетку — финиш.



2. Красный флаг — немедленно остановиться всем участникам.

3. Черный флаг с номером — остановиться участнику, чей номер показан.

4. Черный флаг с оранжевым кругом — показывается вместе с табличкой с номером участника, которому предписывается немедленно остановиться из-за технической неисправности.

5. Желтый флаг — внимание, опасность!

6. Желтый флаг с вертикальными красными полосами — осторожно!

Впереди место, где уменьшено сцепление колес с дорогой. Например, пролитое масло.

7. Желтый флаг с двумя черными диагоналями — участнику остается пройти последний круг.

8. Зеленый флаг — опасность миновала.

9. Белый флаг — на трассе медленно движущийся автомобиль.

10. Голубой флаг — вас обгоняет соперник.

11. Белый флаг с красным кругом — устанавливается в том месте, где ведется хронометраж.

12. Черно-белый флаг, разделенный по диагонали, — по-

Х «ХАРЬКОВ-Л2» — рекордный автомобиль конструкции Э. Лорента. На протяжении двух с лишним десятков лет на нем устанавливались двигатели четырех классов рабочим объемом от 239 до 569 см³. Силовой агрегат располагался сзади. Машину отличали шестеренчатый привод распределительных валов, водяное охлаждение, лопаточный нагнетатель горючей смеси, система смазки с сухим картером, независимая торсионная подвеска всех колес. Кузов из алюминиевого сплава. Э. Лорентом и В. Лорентом на «Харькове-Л2» установлено 27 всесоюзных рекордов скорости, из которых 14 превышали международные.



«БРЕМБО»: УЧАСТИЕ В ГОНКАХ- ПУТЬ К УСПЕХУ

Современный автомобиль формулы 1 собирают из агрегатов, изготовленных в большинстве своем специализированными фирмами. Это двигатели, коробки передач, шины, колеса, амортизаторы, системы зажигания и многое, многое другое. В последние годы практически монопольным производителем тормозных систем для

формулы 1 стала итальянская фирма «Брембо».

В 1961 году в Паладине — городке, расположенном недалеко от Бергамо, появилась маленькая мастерская, занимавшаяся производством автомобильных деталей и узлов. Предприятие первым в Италии специализировалось на выпуске частей тормозных механизмов. Се-



Тормоза «Брембо» нашли применение на самых престижных мотоциклах, участвующих в кольцевых гонках, — «Ямаха»,

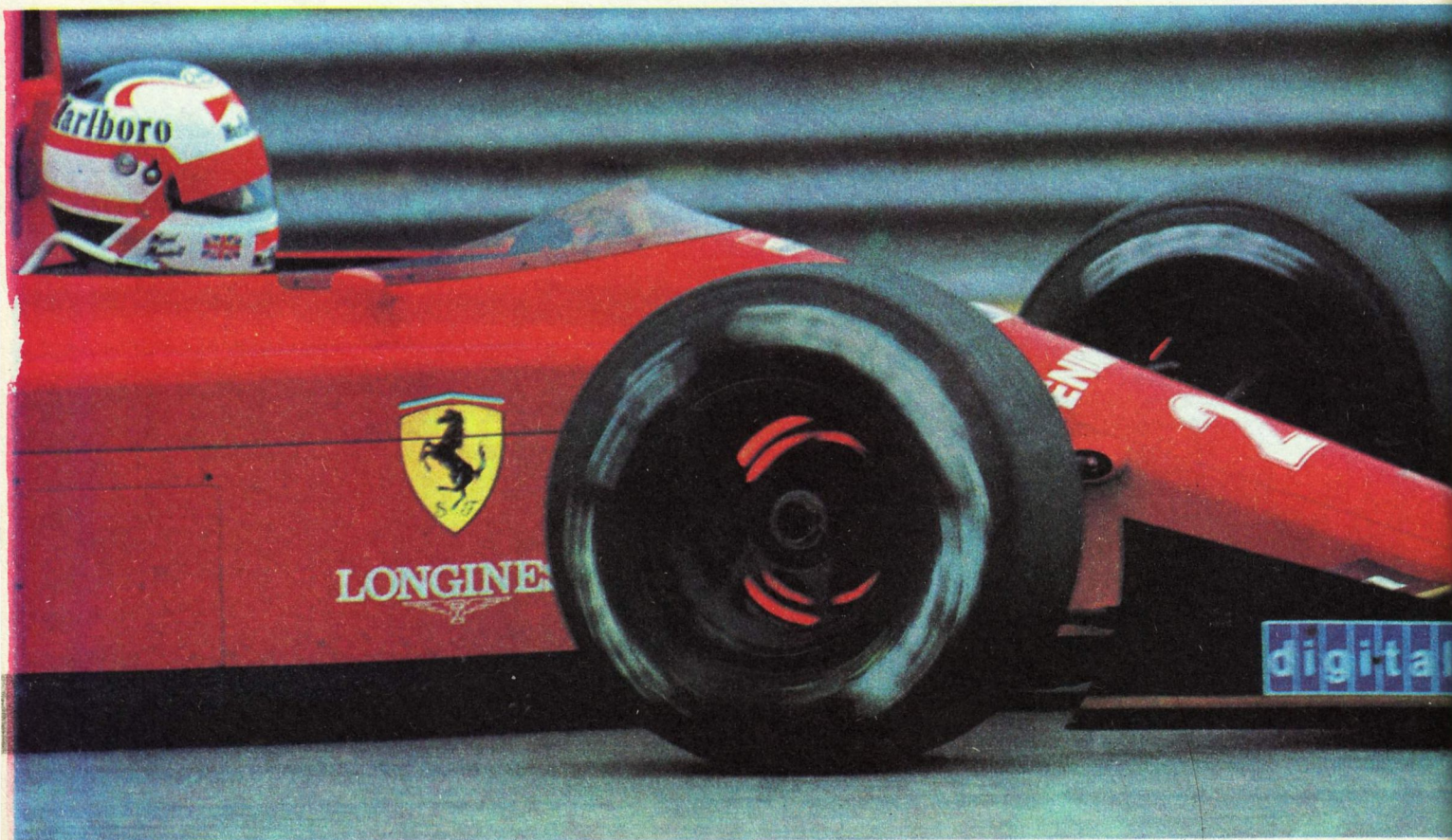
«Каджива», «Гарелли», «Априлиа».

Почти все команды формулы 1 используют тормоза фирмы «Брембо».

годня «Брембо» — одна из ведущих в мире фирм, занятых изготовлением дисковых тормозов для автомобилей и мотоциклов. Она — часть многонационального концерна «Келси-Хэйз» и располагает двумя предприятиями в Италии, на которых работает 550 человек.

Конечно, фирма обязана таким успехом компетентно-

му руководству, верным инженерным решениям, грамотному персоналу. Но это еще не все. С конца 70-х годов «Брембо» стала уделять самое пристальное внимание автоспорту, а точнее — производству тормозных систем для гоночных автомобилей и мотоциклов. Прошел всего лишь десяток лет, и почти все автомобили фор-



ДЖЕККИ ИКС



Гонщик-легенда — это, пожалуй, самая верная и емкая характеристика бельгийца Джекки Икса — двукратного вице-чемпиона мира в формуле 1, единственного спортсмена, которому удалось шесть раз выигрывать 24-часовую гонку в Ле-Мане, победителя ралли «Париж — Дакар».

Он впервые вышел на гоночную трассу, когда многие из нынешних пилотов формул только-только учились ходить. Но и сегодня в свои 45 лет он также мечтает о победах, его по-прежнему числят в фаворитах. Икс, словно пришелец из тех романтических времен, когда, как нам сейчас кажется, асы гоночных трасс, чуждые мирской суете, были сплошь настоящими рыцарями, спящими мужским братством. Помните, киногероев «Большого приза» и «Мужчины и женщины»!

Для болельщиков со стажем каждая новая встреча с «последним джентльменом автогонок», как часто называют Икса, будто свидание с единственным из оставшихся друзей юности — радостная и одновременно грустная.

В последние годы главной страстью Икса стали ралли-рейды типа «Париж — Дакар». Во время одного из подобных состязаний — ралли «Тунис-90» — мы беседовали с Джекки Иксом под назойливое жужжание гайко-

вертов механиков команды «Лада-Пок», чьи спортивные цвета он сейчас защищает.

— Господин Икс, вы долгие годы выступали в формуле 1. Сейчас отдаете предпочтение ралли-рейдам. Почему вы поменяли свое спортивное пристрастие?

— Всему свое время. Сейчас я по-настоящему влюблен в африканские ралли-рейды. Здесь все по-другому: техника, трасса, люди. Иной мир. Каждый километр чему-нибудь учит. Это замечательное испытание для пилотов, которые уже попробовали себя в других видах автоспорта.

— На ваш взгляд, ралли «Париж — Дакар» — это большое приключение или большие гонки, или, может быть, что-то иное?

— Без сомнения, «Дакар» задумывался как большое приключение, где царит дух первопроходцев. Но с годами здесь все меньше остается места для романтики дальних странствий. И все же благодаря ралли «Париж — Дакар» я узнал и полюбил Африку.

— Во время предпоследнего ралли «Париж — Дакар» вы имели все шансы во второй раз покорить завет-

ную вершину. Во всяком случае от лидера Ари Ватанена, выступавшего также на «Пежо», в ходе гонки вас отделяли мгновения по меркам этого марафона. Однако спортивный директор «Пежо» Жан Тодт неожиданно решил прекратить это соперничество. Он подбросил десятифранковую монетку, и слепой жребий вывел в победители Ватанена. Как вы относитесь к подобным методам разрешения спортивного спора?

— Это входит в правила игры. Я их принимаю. Мы ехали все быстрее и быстрее, дуэль с Ари нельзя было продолжать без риска потерять обе машины «Пежо». Так что решение Тодта было вполне оправданным. Я не первый раз в своей спортивной карьере сталкиваюсь с подобной ситуацией. Правда, раньше удача чаще улыбалась мне.

— Вы участвовали в «Дакаре» на самых разных машинах. Могли бы вы сравнить, скажем, «Пежо» и «Ладу-Самару-ТЗ», на которой вы теперь выступаете?

— Цель проекта «Самару-ТЗ» — встать вровень с автомобилями — победителями «Дакара». Такими как «Пежо». Думаю, к новому старту африканского марафона мы будем иметь машину, способную бороться с «Ситроеном», который придет на смену «Пежо». Но, я думаю, чтобы добиться победы, нам не обойтись без заинтересованной поддержки завода в Тольятти.

— Что вас интересует в жизни, кроме автоспорта?

— Для меня автогонки — профессия вот уже двадцать пять лет. В них я прежде всего нахожу удовольствие. Все остальное время занимает личная жизнь, на которую, впрочем, остается очень мало времени.

— А если бы автоспорта не существовало. Какую профессию вы бы выбрали?

— Затрудняюсь ответить. То, что произошло, — уже случилось. Но, признаюсь, с удовольствием занялся бы каким-нибудь делом, более близким к природе.

— Могли бы вы назвать имя идеального, с вашей точки зрения, пилота?

— Я думаю, что таких гонщиков не существует вовсе. У всех есть свои достоинства и недостатки. Но у некоторых, а таких, поверьте, совсем немного, достоинства преобладают. И все же в моей жизни был гонщик, которого я выделяю среди прочих, — Джим Кларк. Это был сначала настоящий джентльмен, а потом уже замечательный спортсмен.

— Любите ли вы смотреть автогонки с трибун, как зритель?

— Нет. Согласитесь, никогда актер не сможет получить такое же удовольствие от созерцания театрального действия, как от собственной игры на сцене.

— Есть ли у вас сокровенные желания?

— Честно говоря, никогда не задумывался над этим. То, чем я занимаюсь в жизни, считаю подарком судьбы. Я вполне удовлетворен тем, что достиг в деле, о котором мечтал.

— Бойтесь ли вы того момента, когда придется оставить большой спорт?

— Совсем нет. Я уже пробова бросить гонки лет пять назад. И, знаете, у меня из этого ничего не вышло.

— Вам уже приходилось бывать в нашей стране. Как вы думаете, смогут ли советские любители автоспорта увидеть гонщика Икса на трассе у нас в стране?

— Сейчас много говорят о проведении ралли-рейда «Париж — Москва — Пекин». Если задумка станет реальностью, я обязательно приму участие в этих состязаниях.

— И последний вопрос, господин Икс. Почему вы, в отличие от своих коллег-гонщиков, предпочитаете управлять раллийным автомобилем на скорости 200 км/ч не в огнестойком комбинезоне, а в брюках и рубашке с короткими рукавами?

— Это дань присущей мне элегантности, — улыбнулся на прощание Джекки Икс.

Беседу вел С. НЕЧАЮК

мулы 1 оснащены тормозами «Брембо», в чемпионате мира по кольцевым мотогонкам изделия фирмы можно увидеть на «Ямахе», «Кадживе», «Гарелли», «Априлии». Завоевывать чемпионские титулы тормоза «Брембо» помогали гонщикам в мотокроссе и ралли, триале и гонках спортивных прототипов, рейдах типа «Париж — Дакар».

Что же заставляет фирму столь упорно ориентироваться на спорт-занятие рискованное и отнюдь не дешевое? Вот как отвечает на этот вопрос представитель «Брембо» инженер Анжело Павоне: «Конечно, тормоза для гоночных автомобилей и мотоциклов — дело дорогое. Прямые затраты на их разработку и производство никогда не окупаются. И тем не менее спорт приносит нам громадные прибыли. Дело в том, что гонки — это вложение капитала. И весьма выгодное. Громадный опыт, накапливаемый в процессе конструирования, доводки, производства и испытаний тормозных механизмов, рассчиты-

ваемых на экстремальные условия эксплуатации, неоценим. К тому же мы попадаем в сферу внимания крупных автомобилестроительных фирм. Постепенно появляется новый образ предприятия — раз тормоза «Брембо» стоят на «мак-ларенах», «порше», «ямахах», значит «Брембо» — это гарантия качества, надежности, безопасности, показатель высшего технического уровня».

И в самом деле, после успехов в формуле 1 клиентами «Брембо» стали сначала «Феррари», «Порше», «Лянча», «Альфа-Ромео», а сейчас уже и ФИАТ — тормозные механизмы для модели «Игрек-10», и «Рено» — «Р21». Фирма получает крупные заказы, а крупносерийное производство — крупные прибыли. И еще больше средств можно вложить в разработку тормозов для гоночных автомобилей и мотоциклов.

Так автоспорт становится не просто катализатором развития инженерной мысли, но и одним из путей к коммерческому успеху.

Марокко — это визитная карточка тормозных устройств «Брембо».

Четыре победы в соревнованиях «Париж — Дакар», две — в «Ралли фараонов», пять — в ралли по



АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

«СУБАРУ» АТАКУЕТ РЕКОРД

Самый известный рекорд скорости, регистрируемый Международной федерацией автоспорта (ФИСА), так называемый абсолютный, устанавливается на дистанции 1 км. Сейчас он уже превышает 1000 км/ч. Само собой разумеется, это не для серийных легковых автомобилей, а потому автомобильные фирмы давным-давно, еще в 30-е годы, потеряли интерес к высшему достижению. Но помимо него существует немало других рекордов — на дистанции 100, 500, 1000, 10 000 километров и миль. И самый, пожалуй, экзотический — рекорд скорости на дистанции 100 000 километров. В отличие от абсолютного, к этим рекордам на дальние расстояния внимание автомобильных заводов не ослабевает, поскольку достижения здесь — показатель качества и надежности машины, высокого технического и организационного потенциала фирмы. В 1986 году «стотысячник» обновил шведский СААБ, но на этом дело не кончилось.

В феврале прошлого года на японский рынок вышла новая модель «Субару-легаси». Машина сразу стала пользоваться хорошим спросом, и на осень был намечен ее европейский дебют. А для того, чтобы было чем удивить старый континент, «Субару» решила установить «сверхдальний» рекорд.

Для этого выбрали самую мощную модификацию серийного четырехдверного седана «Легаси-2,0 РС-турбо-4ВД». На автомобиле используются традиционные для этой японской фирмы привод на все колеса и четырехцилиндровый горизонтально-оппозитный двигатель с турбонаддувом мощностью 220 л. с./162 кВт.

На специальной трассе испытательного полигона в Аризоне (США) команда из 23 гонщиков на трех автомобилях преодолела 100 000 километров, а это 10 891 круг, за 18 дней 15 часов и 44 минуты. За это время было израсходовано 76 700 литров бензина, 97 литров масла, пришлось сменить 88 покрышек. 797 раз «Субару» останавливался в боксах, где машины обслуживала бригада из 17 механиков в три смены.

В конце концов усилия многих десятков людей увенчались успехом. Новый мировой рекорд — 223,345 км/ч принадлежит автомобилю японской марки. Это первый серьезный спортивный успех нового «Легаси». Теперь, как считает руководство «Субару», на очереди — победы в первенстве мира по ралли, где «учит ходить» новую модель опытный финский гонщик Маркку Ален. Что ж, рекорд в Аризоне говорит о серьезных намерениях японцев.



Кто из автомобилистов, ремонтируя свою машину, не досадовал на труднодоступность тех или иных агрегатов и узлов.

Два брата, два мастера производственного обучения СПТУ им. Гривцова в Нарве, Алексей и Матвей Юлле предложили свой способ решения этой проблемы и реализовали его в конструкции автомобиля спортивного типа «Форум».

На традиционном для «самоделок» несущем каркасе кузова из стальных труб круглого сечения при помощи системы оригинальных петель и запоров смонтированы съемные кузовные панели. Такое решение как раз и обеспечивает быстрый демонтаж кузовных панелей и легкий доступ к «внутренностям» автомобиля.

Еще одна необычная особенность машины — съемные кузовные панели изготовлены из листовой фанеры и окрашены рефлексной краской. Любопытно, что братья Юлле изготовили ее своими руками. Однако рецепт приготовления изобретатели пока держат в секрете. Очевидно, из коммерческих соображений.

Двухместный пассажирский салон трудно, пожалуй, назвать достаточно комфортабельным. Для входа-выхода служит откидывающийся вперед и вверх прозрачный «фонарь» — решение экзотичное, но не самое оптимальное. Чтобы облегчить посадку и высадку (водитель и пассажир находятся в полужелезачем положении), рулевая колонка сделана поворотной в боковом направлении и имеет оригинальное запорное устройство.

Удобное расположение контрольных приборов и органов управления позволяет свободно управлять автомобилем. Причем это относится и к людям высокого роста.

Несколько слов о дизайне «Форума». Бесспорно, братья Юлле — талантливые автомобильные художники и конструкторы. Тем более обидно, что на II Всесоюзном конкурсе «Самавто-89», где их машина вызвала живой интерес специалистов и любителей, «Форум» был показан недостаточно отработанным. Из бросающихся в глаза «частностей» — не гармонирующие между собой передняя и задняя колесные ниши, излишне дробная форма передней части кузова, не обособленная, пожалуй, ни конструктивно, ни стилистически, а также незавершенная фор-

САМАВТО — СПОРТ

«ФОРУМ» ИЗ НАРВЫ



ма капота. Страдает и отделка салона, она, безусловно, могла быть и лучше, и аккуратней.

Подвеска выполнена авторами самостоятельно. Передняя — на поперечных рычагах с цилиндрическими пружинами и амортизаторами имеет традиционную двухрычажную схему. Отдельные элементы подвески — рычаги и поворотные кулаки — самодельные. Пружинная подвеска заднего моста — на продольных рычагах с амортизаторами.

Чтобы обеспечить своей машине приемлемую дина-

мику и в то же время соблюсти ограничение удельной мощности, конструкторам пришлось, максимально облегчив автомобиль, использовать мотоциклетные узлы и агрегаты. Двигатель и коробка передач от мотоцикла «Днепр» установлены впереди. Карданная передача и задний мост — от автомобиля «Москвич-401». Колеса, шины, тормоза и рулевой механизм заимствованы от мотоцикла СЗД. Все это не добавляет машине спортивного шарма. Шум двухцилиндрового двигателя делает радиоприемник, располо-

женный на панели приборов, чисто декоративной деталью даже при наличии в салоне коврового покрытия. Непросто водителю и приспособиться к мотоциклетной коробке передач.

Тем не менее, отмеченные недостатки не снижают общее приятное впечатление от детища братьев Юлле. Конструкторам удалось справиться с главной задачей. Они создали простую по конструкции, достаточно надежный автомобиль из доступных материалов, обладающий спортивным характером и привлекательным внешним видом. Его, по-видимому, можно считать прототипом дешевой молодежной спортивной машины, о которой мечтают многие.

**М. МЕНЗУЛЛОВ,
В. РИДЕР**

**Основные технические
параметры
автомобиля «Форум»:**

Год изготовления — 1989,
длина — 3315 мм, ширина —
1625 мм, высота — 1050 мм;
число мест — 2; расположе-
ние силового агрегата — впе-
реди, продольно, двига-
тель и коробка передач —
М-67; ведущие колеса — зад-
ние; передняя подвеска —
двухрычажная, пружинная, на
поперечных рычагах с гидра-
влическим амортизатором,
задняя подвеска — рычаж-
ная, пружинная, на продоль-
ных рычагах с гидравличе-
скими амортизаторами; ру-
левое управление — с рычаж-
ным механизмом СЗД, тор-
мозная система — с барабан-
ными тормозами, с гидравли-
ческим приводом; снаряжен-
ная масса — 626 кг.

ТОРГОВАЯ ФИРМА «АВТОМОБИЛИ»

регулярно проводит автомобильные аукционы

**Частные лица и кооперативы могут приобрести
автомобили «Москвич-2141», «Волга-3102»,**

**а также машины самых
известных ЗАРУБЕЖНЫХ ФИРМ.**

**Часть полученной прибыли направляется на
БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ.**

**БИЛЕТЫ на аукцион можно приобрести по адресу:
Москва, ЮЖНОПОРТОВАЯ улица, 22, торговая фирма
«АВТОМОБИЛИ».**

ЗЕЛЕНЫЙ СЕКТОР

Сегодняшняя автомобильная Италия — страна темпераментных водителей. Их спортивному характеру под стать и выпускаемые заводами этой страны машины: приемистые, точно исполняющие команды, имеющие высокоэффективные тормоза. Высокий уровень автомобилизации, значительная протяженность горных дорог, прекрасные автострады, исключительная популярность в стране автомобильного спорта сделали свое дело. Среди итальянцев много людей, овладевших высшей школой управления машиной. А такие водители предъявляют и повышенные требования к конструкции автомобиля, его скоростным и тормозным качествам, характеристикам, управляемости, комфорту, эстетике. Неудивительно поэтому, что среди асов мирового автомобильного спорта немало итальянцев, выросших на управлении высокоскоростной автомобильной техникой.

Не рискуя утомить читателя, назову имена итальянцев, которые за последние пять лет стали чемпионами мира или Европы. По кольцевым гонкам на гоночных и легковых машинах это Д. Бранкателли, И. Капелли, С. Модена, Д. Морбиделли, Р. Равалья, Д. Росси. Еще более представительен перечень чемпионов по картингу: П. Джованнарди, Д. Джорджи, П. Кантони, Д. Пальиччи, А. Питчини, С. Пульеро, В. Сантта, П. Сасси, Л. ди Фердинандо — целых девять человек! Менее громки в прошлом были успехи спортсменов Апеннинского полуострова в автомобильном кроссе и ралли. Были, но сегодня раллийными звездами признаны М. Биазон, Т. Сивьеро, Ф. Табатон, Д. Черрато, опасными соперниками зарекомендовали себя кроссмены Д. Розелла, И. Романья, Л. Сузан, А. Чезари. И еще — М. Нести и Д. Росси — чемпионы Европы в скоростном подъеме на холм.

Высокая техническая культура этих гонщиков воспи-

тана благодаря широчайшему выбору скоростных машин. Мы их сегодня обобщенно называем спортивными, хотя сам по себе этот термин ложен и относителен. Я бы охарактеризовал их как машины для искусного и потому требовательного водителя, который уже не может реализовать свои возможности за рулем автомобильного ширпотреба. Эти МИБ — машины искусного водителя, — вопреки бытующему мнению, вовсе не нацелены на спорт. Они скорее физкультурные снаряды. Для спорта же, в его истинном, высоком понимании, предназначены другие — специальные машины, которые, как небо от земли, далеки от того, что мы зовем спортивными моделями.

Если представить эволюцию развития автомобиля в виде своеобразной горбушки хлеба (см. рисунок), то ее верхняя кромка (красная зона рисунка) представлена именно гоночными моделями — самыми совершенными и изготавливаемыми в малых количествах. МИБ (или то, что мы привыкли называть спортивными моделями) заимствуют у гоночных важнейшие и наиболее эффективные технические решения, но уже в серийном исполнении. Эта категория автомобилей выделена зеленой зоной, значительно более объемной, но лежащей ниже красной по уровню технического совершенства.

И наконец, массовые легковые модели, самые распро-

страненные, в конструкции которых решающее значение имеет уже технологическое соответствие избранной конструкции методам массового производства, технический прогресс тут выражен наименее ярко.

При современном уровне развития технологии и машиностроения массовый выпуск легковых моделей освоили многие страны, в том числе и развивающиеся: Турция, Корея, Мексика, Индия, Нигерия и другие. Производство МИБ требует уже совершенно иного, значительно более высокого технического потенциала, и только страны высокой технической культуры располагают предпосылками для выпуска (пусть мелкосерийного) спортивных машин. Этим потенциалом располагали издавна Франция и Германия, Англия и Италия, США, отчасти Испания, Швеция, Чехословакия, Бельгия. Лишь недавно обрела этот потенциал Япония, и еще не поднялись до нужного уровня СССР и Бразилия.

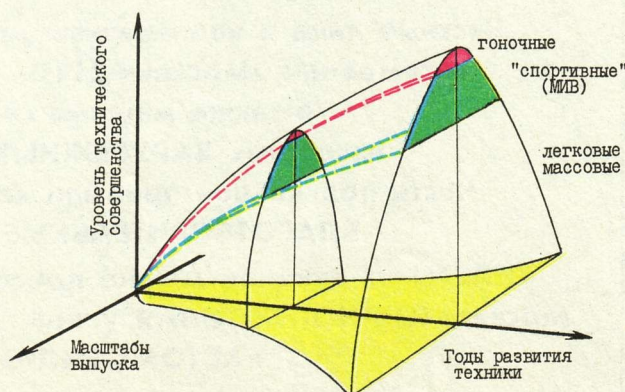
Такие теоретические рассуждения о роли МИБ, к сожалению, необходимы для вынесения правильных оценок существующим тенденциям в развитии этой категории автомобилей. Вооружившись ими, мы можем теперь войти под своды бывшего завода ФИАТ «Линьотто» в Турине, чьи корпуса, представляющие лишь историческую ценность, стали отныне залами традиционного туристского салона. Зачем я вместе с вами отправился в турин-

ский салон? Ну разве не менее представительен парижский или токийский? Может быть, но парижский открылся в октябре нынешнего года, и тогда этот обзор появился бы на страницах AMC только на будущий год. Токийский же салон, несмотря на шумную рекламу, недостаточно представительен (японские, американские и горстка европейских фирм) да и, с моей точки зрения, не характерен для показа именно техники МИБ. Поэтому, не мешкая — вперед в залы.

Не станем, однако, «по косточкам» разбирать каждую модель — в противном случае пришлось бы писать не обзор, а энциклопедию. Отойдём и от мотивов, почему были избраны именно такие или иные технические решения. Лучше «воспарим» над деталями и постараемся выработать обобщенный взгляд на модели, которые на нашем графике представляют условный зеленый сектор.

На туринской выставке демонстрировалась горстка спортивных автомобилей-прототипов, тех самых, на которых разыгрывается первенство мира по кольцевым гонкам на выносливость: «Ягуар-ИксЖР11», «Цейндер», «Мицубиси-ХСР-11», «Заубер-Мерседес». Это все по существу машины формулы 1, облаченные в закрытый кузов, охватывающий колеса. Кузов — двухместный, с фарами, стеклоочистителями и тем уровнем «комфорта», который предусматривают модели формулы 1. Они представляют собой автомобили единичного производства, уникальные по конструкции, выполненные из экзотических материалов и предназначенные для единственной цели — выиграть 24-часовые гонки в Ле-Мане или победы на 1000-километровых состязаниях на Нюрбургринге.

Что могут такие машины? При массе 700—800 кг они располагают мощностью 700 л. с. и выше, что позволяет достигать скорости 407—420 км/ч на прямых участках дороги.





Основную же массу МИБ составляют не эти монстры-прототипы, а автомобили «Большого туризма» (их называют еще «Гран туризмо»). Независимая подвеска всех колес, порой привод на все четыре колеса, вентилируемые дисковые тормоза, отлитые из легкого сплава колеса, усилитель руля — вот важнейшие особенности таких моделей. Тормозная система их снабжается АБС — антиблокировочными системами, а трансмиссия — АБУ (антиблокировочным устройством). И та и другая установка в случае

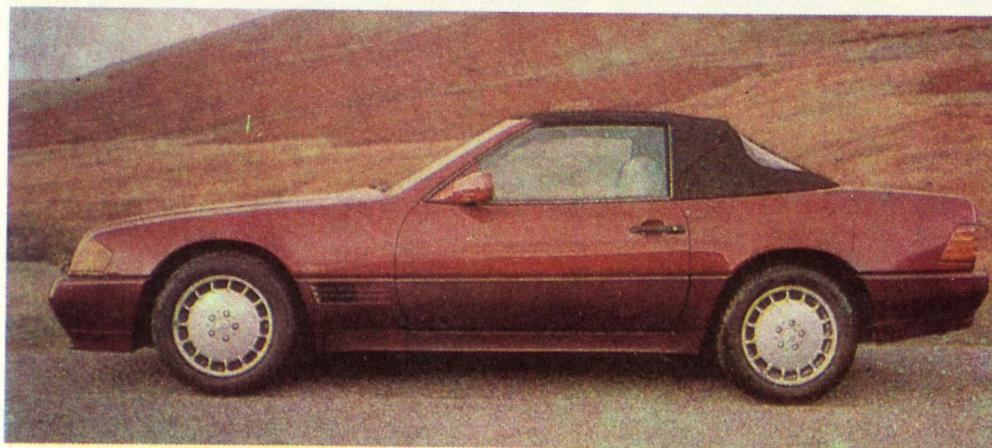
приложения к колесам тягового или тормозного усилия под действием команд бортовой ЭВМ исключает потерю сцепления шин с дорогой или его уменьшение. Это оборудование сегодня является одним из важнейших для обеспечения наилучших скоростных и тормозных качеств.

Но наряду с АБС и АБУ, точной кинематикой подвески колес и рулевого управления любая МИБ должна иметь очень жесткую раму или несущий каркас. При эластичной, хлипкой раме все совершенство подвески идет прахом. И соотношения в подборе жесткости подвески и рамы сегодня играют все возрастающую роль.

Не будем заблуждаться относительно уровня комфорта моделей «Большого туризма». Они не только не уступают массовым легковым автомобилям, но на порядок превосходят их. Это касается эргономики сидений, сочетания их с рычагами и кнопками управления, обзорностью, удобством входа и выхода. На спартанские условия езды нет даже намека. Сиденья с памятью, устройства для регулировки сидений в трех направлениях с помощью электропривода, электрические стеклоподъемники, стереозвукоаппаратура, не говоря о кожаной обивке сидений и панели приборов на жидких кристаллах, кондиционере воздуха.

«Гран туризмо» позволяют водителю без заметного утомления покрывать на высокой скорости большие перегоны. При этом багажники рассчитаны даже на большую вместительность, чем у легковых моделей. Кузов же, главным образом закрытый, рассчитан на два места, чаще на 2+2.

Особое положение занимают модели с открытыми кузовами кабриолет и родстер. Последние лет двадцать они были признаны небезопасными и мало-помалу уходили со сцены. Однако же спрос на открытые автомобили не падал. Стремление потребителей к непосредственному контакту с воздухом, обтекающим автомобиль, пассажиров, желание видеть беспрепятственно проносящиеся мимо деревья, луга, реки заставило фирмы искать новые решения складывающихся тентов, убирающихся боковых стекол, защитных дуг безопасности. Революционную идею выдвинула фирма «Даймлер-Бенц». На ее моделях нового семей-



«Джинетта-Г32».

«Хонда-НСикс».

«Мерседес-Бенц-500СЛ».

«Лотос-эспри».

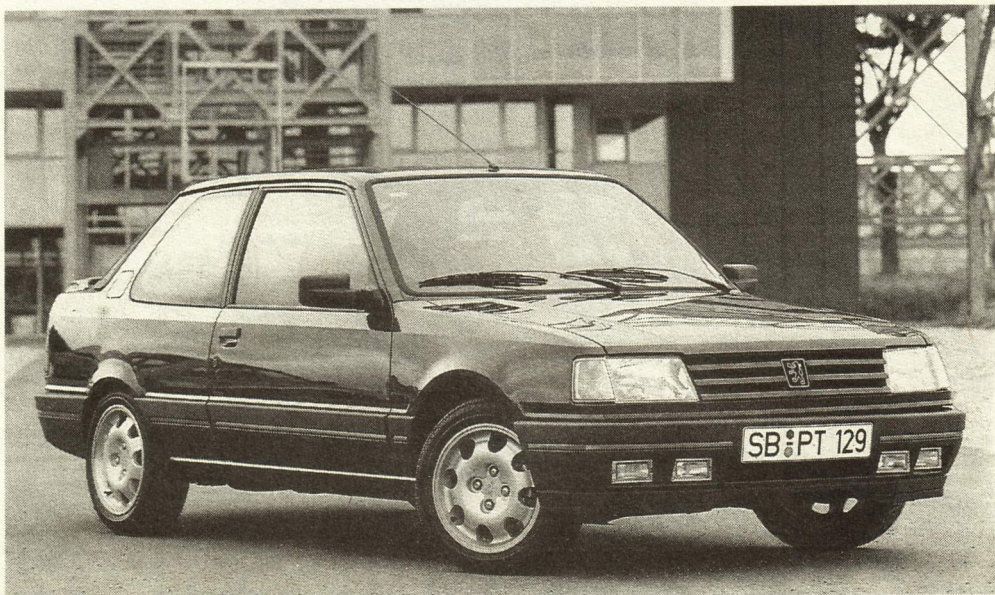
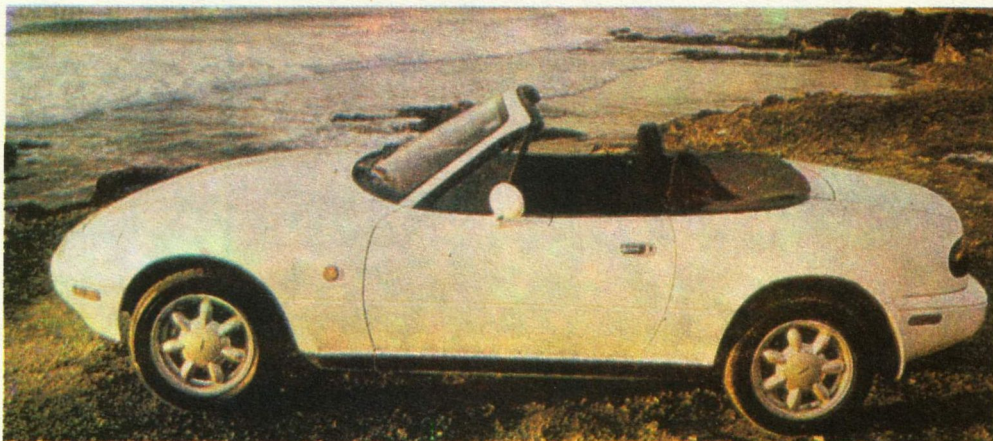
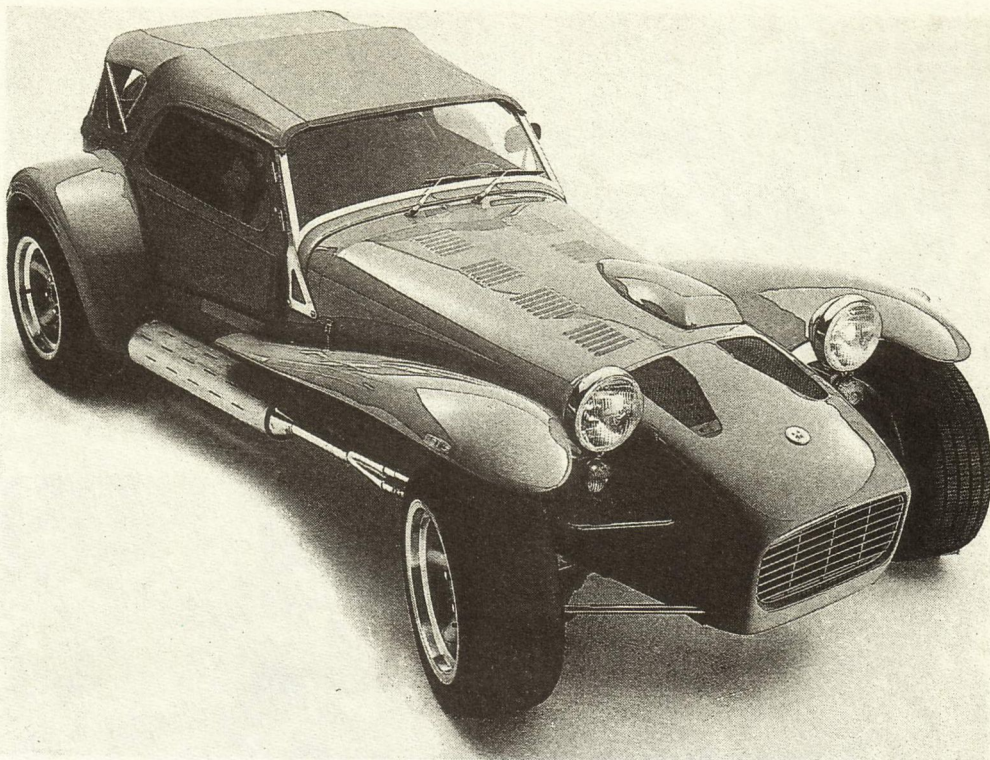
ства «СЛ» при складывании каркаса тента посредством сервопривода выдвигается мощная защитная дуга, интегрированная в силовой каркас кузова. На других моделях пока предусмотрены неподвижные дуги.

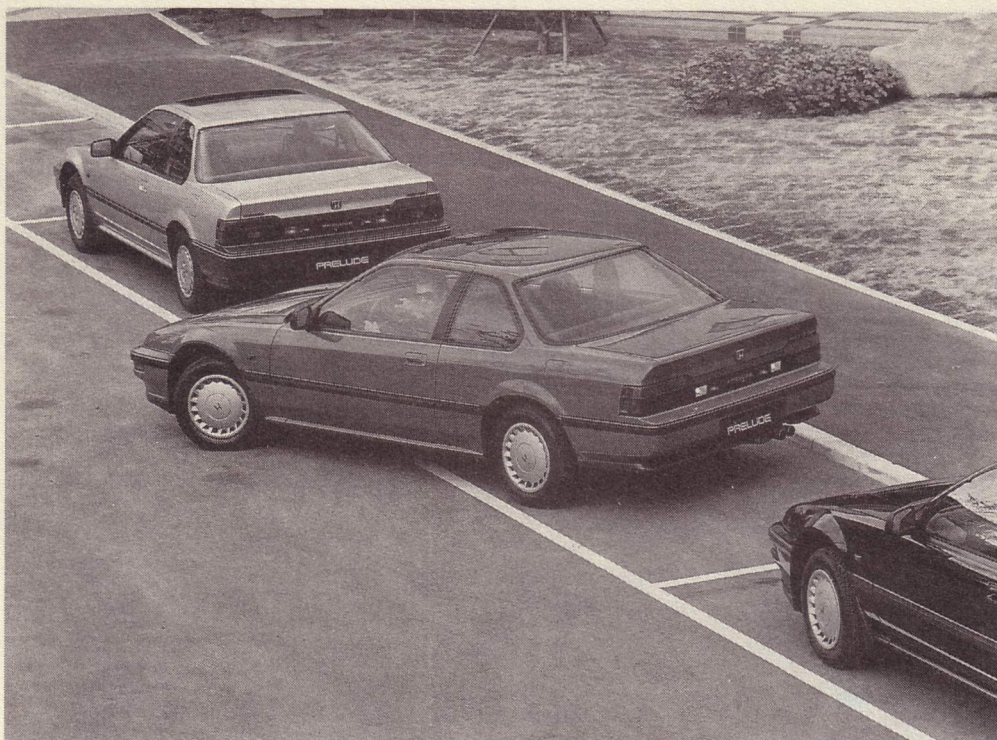
Много внимания на МИБ уделяется аэродинамике. Низкая плоская передняя часть кузова сочетается теперь с приподнятой задней частью, что придает кузову в целом выгодную с точки зрения распределения аэродинамических нагрузок клиновидную форму. На многих моделях, в частности «Джинетта-Г32», БМВ-850И, «Хонда-НСикс» и других, фары сделаны убираться, а передние бамперы — заодно с передней частью капота и передними крыльями. Тщательное внимание к аэродинамике позволило снизить коэффициент лобового сопротивления (C_x) до очень низких величин (от 0,26 до 0,31), в то время как 20 лет назад этот показатель колебался в пределах 0,28—0,42.

Эти особенности, видимые с первого взгляда, характерны для подавляющего большинства МИБ, представленных на туринской выставке. Сопоставляя количество моделей на стендах с тем, что предлагали, например, тридцать лет назад английские специализированные фирмы спортивных машин, только изумляешься. Тогда лишь они представляли модели 20 марок. Нынче же шесть стран — Англию, Германию, Италию, Нидерланды, Францию, Японию — представляют машины 37 марок. Как же так?

Прежде всего произошло объединение, поглощение, интеграция малых фирм. Где «Фрезер-Нэш» и «Деллоу», «Стангеллини» и ОСКА, «Гордини» и «Пегасо», «Сингер» и «Аллард»? Одни ушли со сцены, не в силах вести борьбу с фирмами, обладавшими богатыми финансовыми возможностями. Другие, как «Феррари», «Порше», «Лотос», нажили солидную репутацию, определили для себя группу заказчиков с совершенно определенными запросами и прочно удерживают свой сектор рынка, выпуская по 4—15 тысяч машин ежегодно. Такие фирмы не идут на расширение производства, сохраняют высокий уровень качества и всемерно механизуют и автоматизируют производство.

Ушла давно в прошлое





«Донкервоорт-С8А».

«Мацуда-Микс-5».

«Пежо-309ГТИ-16».

«Хонда-прелюд-2, ОИ-16-4УС»
с четырьмя управляемыми ко-
лесами.

«Альфа-Ромео-СЗет».

«Фольксваген-гольф-Г60».



легенда о том, что маши-
ны «Феррари» делаются
высококвалифицированными
«скульпторами по металлу».
Нет. На заводе — станки с
ЧПУ, графопостроители, об-
рабатывающие центры с
управлением от ЭВМ, новые
технологии. Побывав на стен-
де «Феррари», например,
я убедился, что этот завод
работает не как маленькая
мастерская седебородых ал-
химиков, а как небольшое
сверхсовременное предприя-
тие по выпуску космической
техники. Кстати, то же можно
сказать о «Лотосе», «Ламбор-
гини», «Ягуаре».

Но есть другая группа
фирм: «Джинетта», «Пэн-
тер», МВС, «Эванте», «Мар-
кос», ТВР. Они делают по
несколько сотен машин в год,
используя дешевые узлы и
детали от массовых легковых
моделей. По комплектую-
щим изделиям они коопери-
руются с великим множе-
ством заводов-смежников,
которые «питают» их диско-
выми тормозами («Брембо»),
литыми колесами (АТС), ра-
диаторами («Серк»), гоноч-
ными амортизаторами («Ко-
ни») и массой других комп-
лектующих изделий. Факти-
чески это фирмы-призраки:
дело их рук — изготовление
кузовов из стеклопластика,
сварка рам и сборка. Судьба
каждой из таких марок зави-
сит главным образом от
смежников.

И вот мы идем, скользя
взором по ярко-желтому
«Пэнтеру», алому ТВР, зеле-
ной «Джинетте», и видим
рядом с ними спортивные
модели необычных форм,
этак 40—50-летней давности.
Тут автомобили «Морган»,
некоторые модели «Пэнтер»,
«Де-ля-Шапель», «Донкер-
воорт». Они выглядят как
копии старинных моделей,
хотя под кузовами скрыты
современные агрегаты. Ма-
шины этой группы скорее не
транспортное средство, а не-
что вроде спортивного инвен-
таря или предметов отдыха
и развлечения. Они не служат
для повседневных поездок —
короткие вояжи по воскре-
сеньям, не больше. Комфорт
не нужен, важны ощущения
от молниеносных бросков
в приемистой машине, очень
послушной рулю и... с жест-
кой, порой очень жесткой,
подвеской колес.

Давайте заберемся в
«Донкервоорт». Он квази-
старинный, якобы старинный.
Это ловкая стилизация гени-
ального Колина Чапмена, ко-
торый создал очень легкий
и примитивный автомобиль
«Лотос-7» в начале 60-х го-



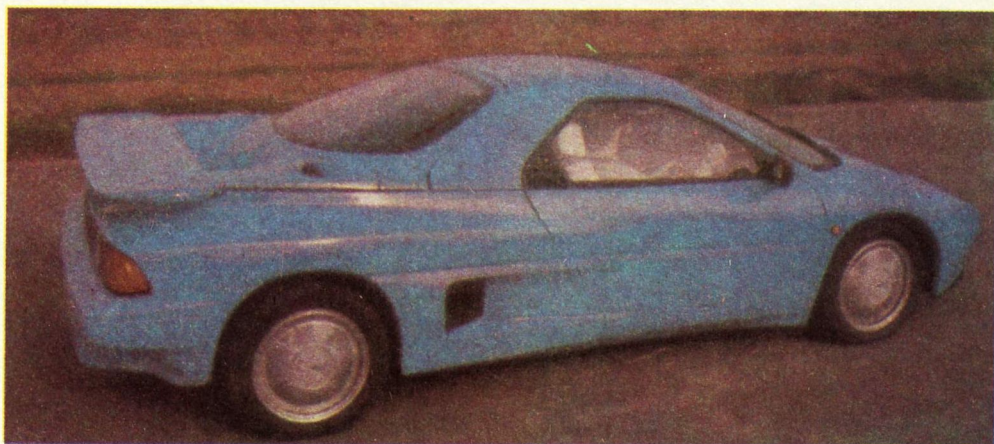
«Тойота-супра-3,0».

«Пэнтер-соло».

дов. Право на его выпуск сейчас у голландской фирмы «Донкервоорт». В кузове «Донкервоорта-СВА» некуда девать локти, тент продувной и лишь номинально защищает от непогоды. Но поведение машины на дороге — сказка.

Что, число этим автомобилям — легион? Да нет же. Их годовое производство пропорционально количеству одержимых энтузиастов: «Морган» — 430 штук, «Пэнтер» — 150, «Донкервоорт» — 85!

Так тогда, позвольте, кто же снабжает МИВ широкие круги автомобилистов, если все заводы, о которых шла речь, в той или иной степени ориентированы на «гурманов»? Для широкого круга искушенных водителей, тех самых, которые требуют от машины индивидуальности, исполнительности команд и «живого характера», обслуживают крупные фирмы, «аккулы» автомобильного бизнеса: «Тойота» и «Альфа-Ромео», «Ниссан» и «Даймлер-Бенц», «Мацуда» и «Фольксваген», «Хонда» и «Волво», БМВ и «Опель». Они наряду с бесчисленными легковыми моделями предлагают на базе их узлов машины типа «Гран туризмо», открытые и закрытые, большие и малые, переднеприводные и полноуправляемые, с турбонаддувом и впрыском топлива — словом, какие угодно. В них не только комфорт, но и трехкомпонентные каталитические нейтрализаторы отработавших газов, автоматические трансмиссии с электронным управлением и выбором нескольких «манер езды». Тут и «думающая» подвеска, где ЭВМ задает жест-



кость пружин и амортизаторов применительно к характеру дороги. Тут гидравлические компенсаторы зазоров в клапанном механизме, уравновешивающие валы в двигателе, регулируемые в зависимости от скорости спойлеры, самоблокирующиеся дифференциалы. Уже демонстрируются на выставках образцы МИВ с навигационными системами, работающими через спутники, и прототипы моделей, где на ветровое стекло проецируются показания приборов.

Могущественные автомобильные фирмы, круг которых все уже с каждым десятилетием, предлагают невероятно пестрый выбор моделей на любой вкус, для любого искущенного водителя. И именно эти производственные гиганты поставляют основную массу скоростных моделей для ценителей.

Но было бы несправедливым пройти, не обернувшись, мимо стендов знаменитых итальянских «карродзери» — кузовных фирм или мастерских «деривацони» — вариаций на основе моделей больших заводов. Им в туринском салоне отдели особый зал. Там переливались экзотическими красками и шоки-

ровали немислимыми формами шедевры таких фирм, как «Пининфарина», «Италдизайн», «Бертоне», «Гиа», «Бонески», «Дзагато», «Джаннини». И среди моря фантазии, среди откровений апеннинских маэстро особняком стоял стенд английской фирмы «Ай-Эй-Ди». На нем всех ошеломлял, покорял, убивал, возмущал, радовал прототип спортивного автомобиля «Венус». Его признали гвоздем выставки, он открыл новое видение спортивной модели, но пока остался опытным образцом, намного опережающим по воображению и технологическим возможностям год 1990-й.

Нельзя не признать, что двухместный «Бертоне-Нивола» на шасси «Шевроле-Зет1» был очень неплох, но набор опытных образцов МИВ работы Джорджо Джуджаро вызывал неподдельный интерес. В их числе — «Италдизайн-ацтек», производство которого начинается в нынешнем году совместно с одной из известных японской компанией. И конечно же, «Италдизайн-Бугатти-ИД90».

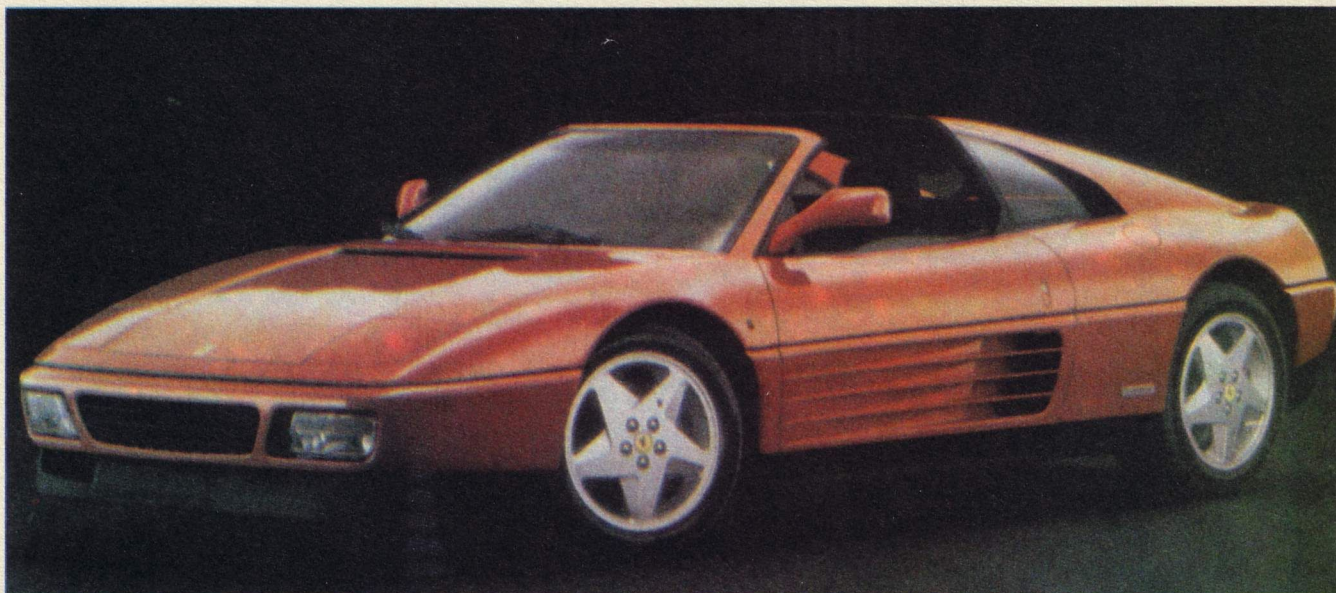
Этот автомобиль — попытка возродить славу марки, которая дала спортсменам и искушенным водителям ма-

шину, отвечающую их запросам. Легкая машина с алюминиевыми кузовом и колесами, очень точно выполнявшая приказы водителя, с нагнетателем и «двухвальной» головкой цилиндров более полувек назад казалась идеалом. Пока возрождена лишь марка. Какой будет конструкция? По замыслу инженеров, работавших под руководством Паоло Стандзани, — двигатель с пятью клапанами на цилиндр, четырьмя турбонагнетателями и двенадцатью цилиндрами, приводом на все колеса, кузовом из композитных материалов, дизайном Джуджаро. У автомобиля мощность «всего» 550 л. с., а скорость 338 км/ч! Очевидно, что модель «ИД90» призвана будет бросить вызов таким супермашинам, как «Ламборгини-дьябло» и «Феррари-Ф40».

На фоне этих машин порой кажутся посторонними пятиместные «Альфа-Ромео-75-3,0В», «Мерседес-Бенц-190Е-2,5-16», «Опель-кадет - ГСИ - чемпион», «Опель-Омега-лотос», «Пежо-309-ГТИ-16», «Сузуки-свифт-1,6-ГЛИкс-4УД», «Фольксваген - гольф - Г60», «Форд - фиеста - турбо», «Форд-сьерра-косворт- 4x4».

ВАЖНЕЙШИЕ СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ В ЭКСПОЗИЦИИ ВЫСТАВКИ

Модель (страна)	Число мест и дверей	Число и рабочий объем цилиндров, см ³	Мощность, л. с./кВт	Число об/мин	Число передач	Длина, мм	База, мм	Снаряженная масса, кг	Скорость, км/ч	Разгон до 100 км/ч, с	Расход топлива, л/100 км			Сх
											при 90 км/ч	при 120 км/ч	при ГЦ	
«Альфа-Ромео-75 3.0V» (Италия)	5-4	6-2959	192/141	6000	5	4420	2510	1330	222	7,9	7,6	9,4	13,2	—
«Альфа-Ромео-С3» (Италия)	2-2	6-2959	210/154	6200	5	4060	2510	1260	245	7,0	7,2	9,2	13,2	—
«Альфа-Ромео-спайдер» (Италия)	2-2	4-1962	120/88	5800	5	4258	2250	1150	191	11,9	6,6	8,7	10,6	—
БМВ-850И (ФРГ)	4-2	12-4988	300/220	5200	6	4780	2684	1841	254	7,0	8,8	9,4	17,1	0,29
БМВ-М5 (ФРГ)	5-4	6-3535	315/232	6900	5	4720	2760	1670	250	6,3	8,2	9,4	17,1	—
БМВ-Зет1 (ФРГ)	2-2	6-2494	170/125	5800	5	3920	2445	1250	225	7,9	6,8	8,4	12,9	0,36
«Вольво-480-кабрио-ЕС» (Швеция)	2-2	4-1721	109/80	5600	5	4258	2505	1010	190	10,3	6,2	8,0	11,0	—
«Де Томазо-пантера» (Италия)	2-2	8-5769	212/156	4200	5	4270	2515	1420	220	6,9	—	—	—	—
«Джинетта-Г32» (Англия)	2-2	4-1597	110/81	6000	5	3760	2210	880	193	8,2	—	—	—	—
«Донкервоорт-С8А» (Голландия)	2-2	4-1994	117/86	5500	5	3600	2300	675	205	6,0	—	—	—	—
«Ламборгини-дьябло» (Италия)	2-2	12-5729	492/360	7000	5	4460	2650	1651	325	4,1	13,1	15,2	29,0	—
«Лотос-элан» (Англия)	2-2	4-1588	132/97	7200	5	3805	2250	995	196	8,2	6,9	8,0	10,9	—
«МВС-Вентури» (Франция)	2-2	6-2458	200/147	5750	5	4090	2400	1255	245	6,9	6,5	9,1	13,2	—
«Мазерати-шамей» (Италия)	2-2	4-2174	174/128	6500	5	4330	2440	1175	222	6,5	6,9	8,3	16,1	0,36
«Маула-Микс-5» (Япония)	2-2	8-3217	322/237	6000	6	4105	2400	1290	260	5,3	—	—	—	—
«Мацуда-Рикс-7» (Япония)	2-2	4-1598	115/85	6500	5	3975	2265	970	186	10,3	6,1	7,8	9,6	0,38
«Мерседес-Бенц-190Е-2,5-1,6» (ФРГ)	4-2	2-2616	150/110	6500	5	4290	2430	1205	210	8,0	8,4	11,3	17,1	0,30
«Мерседес-Бенц-500СЛ» (ФРГ)	5-4	4-2463	235/173	7200	5	4530	2665	1340	250	7,1	—	—	—	—
«Морган-плюс-8» (Англия)	2-2	8-4973	326/240	5500	4	4470	2515	1770	250	6,2	10,1	12,0	16,6	0,32
«Ниссан-300-ЗетИкс» Япония)	2-2	8-3532	193/142	5280	5	3960	2490	940	200	5,6	—	—	—	—
«Опель-кадет-ГСИ-чемпион» (ФРГ)	2-2	6-2960	270/169	6400	5	4310	2450	1410	235	7,0	—	—	—	—
«Опель-калибра» (ФРГ)	5-2	4-1998	150/110	6000	5	4000	2520	1010	217	8,0	5,5	7,0	9,9	—
«Опель-Омега-лotos» (ФРГ)	4-3	4-1998	115/85	5200	5	4490	2600	1170	223	8,5	5,7	7,2	10,4	0,26
«Пантер-солто» (Англия)	5-4	6-3638	360/265	5500	6	4690	2730	1500	270	6,0	7,6	9,0	13,1	0,33
«Пежо-309ГТИ-16» (Франция)	4-2	4-1994	204/150	6000	5	4335	2530	1235	241	5,7	—	—	—	—
«Порше-911-карьер-4» (ФРГ)	5-2	4-1905	158/116	6500	5	4050	2470	975	220	7,8	6,5	8,0	11,8	0,33
«Порше-911-турбо» (ФРГ)	—2	6-3599	250/184	6100	5	4250	2270	1450	260	5,7	8,0	9,5	17,9	0,33
«СААВ-9000-турбо-16КД» (Швеция)	4-2	6-3299	320/235	5750	5	4250	2270	1470	270	5,0	—	—	—	—
«Сузуки-свифт-ГТИ» (Япония)	5-4	4-2290	163/120	5300	5	4780	2670	1340	215	8,9	7,2	9,1	12,1	0,34
«Сузуки-свифт-1,6ГЛикс-4 УД» (Япония)	5-3	4-1298	101/74	6500	5	3710	2365	790	190	9,1	5,6	7,1	7,3	0,35
«Тойота-селика» (Япония)	5-4	4-1590	95/70	6000	5	4075	2365	910	178	8,7	5,4	7,0	7,9	0,35
«Тойота-королла-ГТИ-16» (Япония)	4-2	4-1588	124/91	6600	5	4420	2525	1090	200	8,9	5,4	7,1	8,4	0,31
«Тойота-супра-3,0» (Япония)	4-2	4-1588	165/121	6400	5	4245	2430	1070	210	—	—	—	—	—
«Феррари-Ф40» (Италия)	4-2	6-2954	240/176	5600	5	4675	2670	1520	245	6,3	8,5	10,5	14,9	0,33
«Феррари-тестаросса» (Италия)	2-2	8-2936	478/352	7000	5	4360	2450	1100	324	4,5	—	—	—	0,34
«Феррари-348С» (Италия)	2-2	12-4942	390/287	6300	5	4485	2550	1505	290	5,7	9,9	11,8	23,7	—
«Фольксваген-гольф-Г60» (ФРГ)	5-3	8-3405	300/221	7200	5	4230	2450	1393	275	5,6	7,7	9,9	12,1	0,32
«Фольксваген-корrado» (ФРГ)	5-2	4-1781	160/118	5800	5	4040	2480	1080	216	8,3	6,9	9,2	11,8	—
«Форд-фiesta-турбо» (Англия)	5-2	4-1781	160/118	5600	5	4050	2470	1115	225	8,3	6,4	8,4	11,8	0,32
«Форд-сьерра-косворт-4х4» (Англия)	5-В	4-1596	133/98	5500	5	3740	2445	890	205	8,2	5,7	7,4	9,9	0,35
«Хонда-НСикс» (Япония)	5-4	4-1994	220/162	6000	5	4467	2608	1327	240	6,7	8,2	10,0	13,6	0,34
«Хонда-прелюд-2, ОИ-16-4УС» (Япония)	2-2	6-2977	270/199	6800	5	4316	2500	1280	270	5,9	—	—	—	0,34
	4-2	4-1958	140/130	6000	5	4510	2565	1185	210	8,5	6,9	8,7	9,2	0,34



«Феррари-348ТС».



«Форд-сьерра-косворт-4х4».

«Альфа-Ромео-спайдер».



Я сознательно привел столь длинный список, потому что этих машин — легион. Они являются модификациями массовых легковых моделей, причем обладают заметно более высокими скоростными и тормозными показателями. Внимательный анализ их конструкции и истории создания выявляет любопытную деталь, общую для мно-

гих моделей. Деталь, которую подчас удастся прояснить в кулуарных беседах со специалистами на выставках или «вычислить», сопоставляя статьи в различных технических журналах. Речь вот о чем.

Когда создается новая серийная модель, в основу ее закладывается МИВ. Затем из нее развивают удешевлен-

ный и упрощенный вариант для массового потребителя. Спустя год или чуть больше после рождения, скажем, нового «Форда-фиесты» или «Фольксвагена-гольф» общественность вдруг узнает, что ей предлагается более дорогая «оспортивленная» модификация. Вскоре завод регистрирует ее в ФИА по группе Н или А, выпустив необходи-

мое по требованиям приложения «Жи» количество машин. И тогда вдруг выясняется, что в овечьей шкуре прятался волк, да еще какой! Эта разновидность, к обозначению модели которой добавляются невинные индексы «ГТИ» или «16V», вдруг становится агрессивным хищником, пожирающим на спортивных трассах соперников.



«Лотос-элан».



«Ниссан-300-ЗетИкс».

Такая техническая политика в конечном итоге благодаря омологации (утверждения в качестве серийных) в Международной автомобильной федерации (ФИА) различных дополнительных узлов «дovoоружает» машину и превращает ее в необходимого чемпиона.

Представители «волков в овечьей шкуре» широко используются в ралли, кольцевых гонках, соревнованиях по подъему на холм, ралли-кроссах и других состязаниях. Они составляют основу массового автомобильного спорта, и многие гонщики, особенно находящиеся у основания иерархической пирамиды Большого Спорта, покупают их и стартуют за свой страх и риск. В зеленом секторе, который в нашем графике определяет место МИВ в общем пейзаже автомобилизации, именно такие «скоростные седаны» образуют его костяк.

Кстати, такой костяк прекрасно работает на рекламу, поскольку очень легко средствами массовой пропаганды поставить знак равенства между победой на ралли «Фольксвагена-гольф-Г60» и стоящим в магазине обычным «Гольфом».

Все названные тут мотивы, может быть, и убедительны, но все же, глядя на пятиместные скоростные седаны, разбросанные по стендам туринского салона, я подумал: а чем все же обобщенно определяется «спортивность» той или иной модели? Неужели «Волво-480-кабрио-ЕС» заслуживает признания как МИВ, а более быстроходный «Фольксваген-гольф-Г60» нет? Где тот калибр, та мерка, по которой будем отвергать или давать право модели называться — ну используем старый термин — спортивной? Видимо, этим критерием является энерговооруженность данной модели, то есть удельная, приходящаяся на тонну снаряженной массы автомобиля, мощность.

Тридцать лет назад у массовых легковых моделей, предназначенных для ежедневных деловых поездок, этот параметр укладывался в рамки 40—140 л.с./т. Наименьшее значение относилось к европейским малолитражным автомобилям, наибольшее — к американским моделям. Машины, считавшиеся тогда спортивными, в среднем характеризовала вдвое большая энерговоору-

женность — от 70 до 200 л.с./т. Поэтому они были заметно быстроходнее, приемистее, а в соответствии с этим располагали существенно улучшенными тормозными свойствами и параметрами управляемости.

А если судить по экспонатам туринской выставки, то у большинства современных легковых моделей на тонну снаряженной массы приходится от 55 до 140 л.с. 30 лет назад нынешние ФИАТЫ и «опели» вполне могли считаться спортивными моделями. Но сегодня подлинные МИВ располагают величиной 100—250 л.с./т, причем те седаны «со спортивным сердцем», о которых шла речь, в большинстве своем укладываются в рамки 140—170 л.с./т! Поэтому мы со всей серьезностью должны воспринимать «Сузуки-свифт-ГТИ» и «Пежо-309ГТИ-16», которые, несмотря на внешность, являются полнокровными машинами для «искушенных водителей».

Для достижения высоких значений «л.с./т» многие заводы избирают путь форсировки двигателей, благо такие резервы в них заложены еще при их рождении. Так

появляются четырехклапанные головки цилиндров, турбонаддув, впрыск топлива с электронным управлением, двойное зажигание, два распределительных вала на каждый блок цилиндров. Это всеобщая тенденция, а она на примере хотя бы двигателей отражает как технические решения, впервые опробованные на гоночных моделях, постепенно переходят на МИВ, а оттуда — на массовые легковые машины.

Когда-то, на заре автомобиля не было деления на гоночные, спортивные и дорожные модели. Это нашло отражение в нашем эволюционном графике. С ходом времени фронт моделей расширялся, началось его расщепление при общем росте масштабов выпуска. Ныне же, как видно из анализа экспонатов МИВ на туринской выставке (см. таблицу с их параметрами), продолжается дальнейшее дробление этой категории применительно ко все более дифференцирующимся запросам высококвалифицированных автомобилистов.

Л. ШУГУРОВ

АВТОРАЛЛИ

Чемпионат мира

V этап. Ралли «Акрополис», Греция, 2—7 июня: 1. К. Сайнц — Л. Мойя (Испания, «Тойота-селика-ГТ4ВД»); 2. Ю. Канкунен — Ю. Пиоронен (Финляндия, «Лянча-Дельта-интеграле-16В»); 3. М. Биазон — Т. Сивьеро (Италия, «Лянча»); 4. М. Эрикссон — С. Биллштам (Швеция, «Тойота»); 5. А. Фьорио — Пиролло (Италия, «Лянча»); 6. Райнери — Роджиа (Италия, «Лянча»).

VI этап. Новозеландское ралли, 30 июня — 3 июля: 1. Сайнц — Мойя; 2. И. Карлссон — Карлссон (Швеция, «Мазда-323-4ВД»); 3. Э. Вебер — Фельтц (ФРГ, «Фольксваген-гольф-ГТИ16В»); 4. Данкертон — Госентас (Австралия, «Мицубиси-гала

лант-ВР4»); 5. Бурн — Фриз (Новая Зеландия, «Субару-легаси-РС»); 6. Т. Мякинен — Харьян (Финляндия, «Мицубиси»).

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ НА СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Ле-Ман, Франция, 16—17 июня: 1. Дж. Нильсен, П. Кобб, М. Брандл (Дания, США, Великобритания, «Ягуар-Икс Джей-Р12»); 2. Я. Ламмерс, Э. Уоллас, Ф. Конрад (Нидерланды, Великобритания, Австрия, «Ягуар»); 3. Т. Ниделл, Д. Сирз, Э. Рид (Великобритания, «Порше-962Ц»); 4. Х. Штук, Д. Белл, Ф. Елински (ФРГ, Великобритания, ФРГ, «Порше»); 5. М. Хасемин, К. Хошино, А. Сузуки (Япония, «Ниссан-Р90ЦР»); 6. Дж. Лиз, М. Секия, Х. Огава (Япония, «Тойота-90Ц-В»).

АВТОКРОСС

Чемпионат Европы

I этап. Луби, Испания, 25 марта. Группа 2 (легковые автомобили): 1. Дж. Стекка (Италия); 2. Ж. Тавернье (Франция); 3. Р. Фолланд (ФРГ); 4. Х. Массо (Испания); 5. О. Гадолла (ЧСФР); 6. В. Шмидт (ЧСФР).
Группа 3 (багги): 1. Д. Вуазен (Франция); 2. Ф. де Боер (Нидерланды); 3. Я. Гошек (ЧСФР); 4. И. Бартош (ЧСФР); 5. Б. Кржештьян (ЧСФР); 6. Д. Дюбург (Франция).

II этап. Грюндауталь, ФРГ, 29 апреля. Группа 2: 1. Стекка; 2. Фолланд; 3. Б. Шонахер (ФРГ); 4. С. Пфайфер (Австрия); 5. И. Тегник (ЧСФР); 6. Х. Райманн (ФРГ).
Группа 3: 1. Дюбург; 2. В. Рёзель (Австрия); 3. Х. Раммель (Австрия); 4. Х. Каудела (Австрия); 5. Бартош; 6. Л. Тамбурины (Италия).

III этап. Лузада, Португалия, 6 мая. Группа 2: 1. Стекка; 2. Шонахер; 3. Фолланд; 4. П. Магальяэш (Португалия); 5. К. Кошта (Португалия); 6. Х. Соуза (Португалия).

Группа 3: 1. Вуазен; 2. Тамбурины; 3. Гошек; 4. Каудела; 5. Раммель; 6. Рёзель.

IV этап. Фалейра, Франция, 27 мая. Группа 2: 1. Стекка; 2. Б. Бари (Франция); 3. Фолланд; 4. Шонахер; 5. Д. Моро (Франция); 6. А. Клементи (Франция).

Группа 3: 1. Гошек; 2. Бартош; 3. Кржештьян; 4. Дюбург; 5. И. Юренка (ЧСФР); 6. Раммель.

V этап. Нойрупперсдорф, Австрия, 3 июня. Группа 2: 1. Стекка; 2. Фолланд; 3. Пфайфер; 4. Гадолла; 5. К. Россетти (Италия); 6. И. Бартош (ЧСФР).

Группа 3: 1. Каудела; 2. Раммель; 3. Бартош; 4. Рёзель; 5. Тамбурины; 6. И. Керка (ЧСФР).

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

ИСПАНСКАЯ КОРРИДА В ГРЕЦИИ

Может так случиться, что первая победа на этапах первенства мира испанского раллиста Карлоса Сайнца станет решающей в борьбе за чемпионский титул. Сайнц, которого за высокие бойцовские

качества, непоколебимую волю к победе прозвали матадором, на этот раз продемонстрировал еще и зрелое тактическое мастерство.

Ралли «Акрополис» проводилось в Греции в 37-й раз.

Это соревнование по дорогам Пелопоннеса — одно из самых трудных, но и самых престижных в программе чемпионата. Так что все команды, претендующие на победу, выставили сильнейшие составы. Наиболее внушительно выглядела эскадра «Лянчи» — экипажи Биазона и Канкунена, Ориоля и Фьорио. «Тойоту» представляли Сайнц и Микаэль Эрикссон,

«Мицубиси» — Ватанен и Кеннет Эрикссон, «Субару» — Маркку Ален. За четыре дня спортсменам предстояло преодолеть 2000 км, 48 спецучастков, в основном по грунтовым и каменистым горным дорогам. После первого же дня лидерство захватили японские автомобили. «Лянче» в Греции просто не везло: лидер чемпионата мира Дидье Ориоль не смог закончить гонки из-за множества неисправностей. Те же проблемы преследовали Мики Биазона, а экс-чемпион мира Юха Канкунен на третьем этапе даже лидировал, но забарахлившая коробка передач задержала его на долгих 43 секунды. В результате — лишь второе место. Карлос Сайнц был вторым после первого этапа, третьим — после второго, а к вечеру третьего дня вышел вперед и уже не упустил лидирующую позицию до самого финиша. Все специалисты, да и соперники отметили не свойственное испанцу хладнокровие, с каким он провел четвертый этап. Он не мчался вперед, как одержимый, а спокойно контролировал ситуацию, не рисковал и на финише «привез» «лянчам» 46 секунд. Так Карлос наглядно всем показал, что матадор — это не только человек безоглядного мужества, но и железных нервов, и холодного ума. Чемпионат мира получил достойного лидера.



Советский экипаж из Москвы В. Штыков — Ю. Байков на этот раз занял в Греции 19-е место.



37th ACROPOLIS RALLY 1990 - ELPA

VI этап. Мольча, ЧСФР, 1 июля. Группа 2: 1. Фолланд; 2. Шонахер; 3. А. Кривобоков (СССР); 4. К. Лотшер (ЧСФР); 5. А. Никоненко (СССР); 6. Тегник.
Группа 3: 1. Бартош; 2. Кржештьян; 3. Вуазен; 4. Дюбург; 5. К. Гавел (ЧСФР); 6. Рёзель.

VII этап. Орнедальсбанан, Дания, 22 июля. Группа 2: 1. Фолланд; 2. Шонахер; 3. Никоненко; 4. И. Магр (ЧСФР); 5. П. Андерсен (Дания); 6. И. Магр (ЧСФР).
Группа 3: 1. Бартош; 2. Юренка; 3. Рёзель; 4. Раммель; 5. Гошек; 6. К. Бос (Нидерланды).

VIII этап. Коттен, Нидерланды, 12 августа. Группа 2: 1. Стекка; 2. Шонахер; 3. Фолланд; 4. Х. Мегерле (ФРГ); 5. Лотшер; 6. Райманн.
Группа 3: 1. Гошек; 2. Рёзель; 3. Раммель; 4. Кржештьян; 5. Х. Уленброк (ФРГ); 6. С. Надь (Венгрия).

Командный чемпионат Европы

Нова Пака, Чехословакия. Группа 3: 1. ЧСФР (Я. Гошек, Я. Юренка, Б. Кржештьян, И. Бартош) — 6 очков; 2. ФРГ (Р. Бехр, В. Грием, О. Бюхль, Х. Уленброк) — 16; 3. Швейцария (В. Кубичек, Ю. Феликс, У. Энг, Х. Эгли) — 17; 4. Франция — 18; 5. СССР (Р. Фаттахов, А. Шаров, С. Дружинин, Я. Лигур) — 21; 6. Нидерланды — 25,5; 7. ГДР — 31; 8. Венгрия — 32; 9. Австрия — 34.

Чемпионат СССР

Тукумс, 27—29 июля. Багги. Группа 1: 1. И. Дмитриенко (Украина); 2. А. Коваленко (Украина); 3. Ю. Ширококов (Украина); 4. А. Трофимов (Москва); 5. В. Лось (Молдова); 6. В. Кирдейкис (Литва); 7. С. Борщ (Украина); 8. В. Лемтюжников (Узбекистан); 9. В. Шик (Казахстан); 10. А. Салумяэ (Эстония).
Группа 2: 1. М. Маркус (Эстония); 2. Ю. Кузьмичев (Россия); 3. Ф. Бадретдинов (Россия); 4. Е. Мельничук (Украина); 5. Я. Озолиньш (Латвия); 6. О. Фадеев (Россия); 7. С. Виноградов (Россия); 8. А. Василиус (Литва); 9. А. Жуков (Москва); 10. П. Фортыгин (Россия).
Группа 3: 1. В. Щеглов (Россия); 2. В. Твердошинский (Москва); 3. В. Зарубин; 4. С. Бессмертных; 5. А. Марсов (все — Россия); 6. Р. Мяги

(Эстония); 7. Р. Булота (Литва); 8. И. Ковалев (Молдова); 9. А. Черстой (Украина); 10. С. Якубов (Россия).

Легковые автомобили. Артемьевск, 7—8 июля. Группа 2: 1. А. Никоненко; 2. О. Кахишвили; 3. В. Малюшский; 4. С. Петрухин (все — Россия); 5. В. Овчинников; 6. А. Медведченко (оба — Украина); 7. И. Черноиванов (Россия); 8. М. Аверин (Украина); 9. С. Паник (Москва); 10. А. Самлюк (Украина).

Группа 3: 1. В. Николаев (Москва); 2. Н. Черный (Россия); 3. Н. Поляков (Украина); 4. А. Калниньш (Латвия); 5. А. Калентьев (Россия); 6. В. Парамонов (Москва); 7. О. Звягин; 8. И. Игнатьев; 9. С. Тохтарь; 10. А. Дятлов (все — Украина).

КАРТИНГ

Трофей СИК

Быдгощ, Польша. Формула С: 1. П. Ридель (Швеция, мотор — «Павези», шасси — «Оллкарт», шины — «Данлоп»); 2. А. Габриэльссон (Швеция, «Павези» — «Оллкарт» — «Бриджстоун»); 3. М. Шимак (Чехословакия, ТМ — МС карт — «Бриджстоун»); 4. А. Юршевский (СССР, «Ротакс» — КВ-87 — «Бриджстоун»); 5. М. Фриман (Швеция, «Павези» — «Оллкарт» — «Бриджстоун»); 6. Ю. Еблаков (СССР, «Ротакс» — КС-87 — «Бриджстоун»)... 8. П. Бушланов (СССР, «Павези» — КС-87 — «Бриджстоун»)... 15. Д. Ковинько (СССР, «Ротакс» — КС-87 — «Бриджстоун»)... 22. Р. Гудрикис (СССР, «Павези» — КС-87 — «Вега»)... 24. Ю. Яковенко (СССР, ЧЗ-516 — КС-87 — «Бриджстоун»).

«Интерконтиненталь С»: 1. Н. Бломберг (Швеция, «Павези» — «Оллкарт» — «Вега»); 2. Я. Яниш (Чехословакия, «Павези» — «Тони карт» — «Бриджстоун»); 3. И. Крейчиржик (Австрия, «Ротакс» — КВ карт — «Бриджстоун»); 4. В. Центнер (ГДР, КЗХ — «Мач I» — «Бриджстоун»); 5. П. Высга (Польша, «Павези» — «Тони карт» — «Бриджстоун»); 6. Я. Дзиг-Рогозинский (Польша, КЗХ — «Мач I» — «Бриджстоун»).

Всесоюзная спартакиада учащихся и первенство СССР среди юношей

Минск, 16—20 августа. Класс «Пионер»: 1. Р. Ряни — 0 оч-

ков; 2. Х. Элстер (оба — Эстония) — 2; 3. Е. Рудан (Латвия) — 6; 4. К. Котлов (Эстония) — 6; 5. Е. Бозененков (Ленинград) — 10; 6. Ю. Струженцова (Москва) — 12.

Класс «Союзный-А»: 1. С. Муравей (Украина) — 0; 2. А. Лоометс — 2; 3. И. Лухт (оба — Эстония) — 6; 4. М. Хенриксонс (Латвия) — 7; 5. М. Кыра (Эстония) — 9; 6. В. Фурман (Украина) — 12.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

Чемпионат СССР

Киев, 21—29 июля, итоговый результат. Класс 125 см³, юноши: 1. В. Визла (Латвия); 2. В. Сосков (Россия); 3. А. Нейя (Латвия); 4. А. Васильев; 5. С. Осипов (оба — Россия); 6. П. Корж (Украина).

125 см³ «Б»: 1. В. Коробков; 2. О. Роменский; 3. А. Васин (все — Россия); 4. Р. Тийдус (Эстония); 5. Г. Прохоренко (Украина); 6. А. Фролов (Белоруссия).

125 см³ «А»: 1. П. Коваль (Эстония); 2. К. Савицкас (Литва); 3. Ю. Преображенский (Эстония); 4. В. Визла (Латвия); 5. Г. Ильченко (Литва).

175 см³ «Б», женщины: 1. В. Фесенко (Россия); 2. В. Иванова (Латвия); 3. М. Газуда (Украина); 4. Т. Бурло (Белоруссия); 5. О. Мошканова (Латвия); 6. И. Пастушенко (Украина).

175 см³ «Б»: 1. В. Макаров; 2. Б. Герелис; 3. А. Максимец (все — Россия); 4. В. Фастовец (Украина); 5. В. Головкин (Ленинград); 6. Э. Пуу (Эстония).

250 см³ СФ: 1. А. Московка (Москва); 2. Я. Каска (Эстония); 3. И. Блумфелдс (Латвия); 4. Р. Тийдус (Эстония); 5. Э. Лабекис (Латвия); 6. А. Калинин (Ленинград).

250 см³ «А»: 1. П. Коваль; 2. Э. Петерсон (оба — Эстония); 3. А. Галанский (Украина); 4. М. Клеттенберг (Ленинград).

350 см³ «Б»: 1. И. Запанов (Украина); 2. Галанский; 3. С. Плотников (Россия); 4. Э. Петерсон (Эстония); 5. Блумфелдс; 6. Л. Лапанс (Латвия).

750 см³ с коляской: 1. Т. Темпель — Э. Кууск; 2. Аллан Лайнет — Арво Лайнет (все — Эстония); 3. Ю. Юрченкович — В. Гусев (Москва); 4. П. Зуйценс — В. Лапиньш (Латвия); 5. Х. Рейтель — К. Неухаус (Эстония); 6. В. Пилипенко — А. Плотников (Украина).

МОТОКРОСС

Чемпионат СССР

Итоговый результат. Класс 125 см³, женщины: 1. Л. Житинская (Украина); 2. И. Куракина (Россия); 3. Н. Федосова (Москва); 4. Л. Шамрай (Белоруссия); 5. О. Толстоноженко (Молдова); 6. О. Дергунова (Киргизия).

350 см³: 1. М. Серафимович (Москва); 2. В. Кавинов (Украина); 3. В. Худяков (Ленинград); 4. А. Эрикеев (Россия); 5. А. Овчинников (Москва); 6. Я. Столовой (Украина).

650 см³ с коляской: 1. А. Глущенко — А. Литовченко (Украина); 2. В. Большаков — Е. Титов; 3. Г. Кулага — Х. Ситляров (все — Россия); 4. В. Межов — В. Слободянюк; 5. С. Малар — И. Пузько (все — Украина); 6. Ю. Таммик — А. Лаас (Эстония).

750 см³ с коляской: 1. С. Щербинин — С. Зырянов; 2. В. Прадеин — А. Завьялов (все — Россия); 3. М. Кашурников — А. Ратников; 4. М. Купрянин — Е. Кабанов; 5. Н. Иванютин — Н. Хорев (все — Москва); 6. В. Сорокин — В. Блинов (Украина).

МОТОБОЛ

Чемпионат Европы Группа А

СССР: ФРГ — 4:2, Франция — 4:0, Голландия — 16:2; **ФРГ:** Франция — 3:1, Голландия — 16:1; **Франция:** Голландия — 7:1.

	В	Н	П	М	О
СССР	3	0	0	24	— 4 6
ФРГ	2	0	1	21	— 6 4
Франция	1	0	2	10	— 7 2
Голландия	0	0	3	3	— 41 0
Финал. ФРГ — СССР — 6:5 (2:2 — осн. вр., 1:1 — доп. вр., 3:2 — пен.).					

Группа В

ГДР: Голландия — 3:3, Болгария — 3:0, Испания — 4:0; **Голландия:** Болгария — 1:1, Испания — 8:0; **Болгария:** Испания — 1:0.

	В	Н	П	М	О
ГДР	2	1	0	10	— 2 5
Голландия	1	2	0	12	— 4 4
Болгария	1	1	1	2	— 4 3
Испания	0	0	3	0	— 13 0

Примечание. Из-за нарушения технических требований результаты сборной ГДР были аннулированы.

«Наша фирма не нуждается в рекламе на гоночных трассах», — более трех десятилетий твердили представители «Даймлер-Бенц».

И вот два года назад на старт автогонок вновь вышли «серебряные стрелы».

Так называли гоночные «мерседес-бенцы» в 30—50-е годы, когда они завоевывали один Большой приз за другим. Теперь рекламные проспекты немецкой фирмы с гордостью утверждают: «Наши двигатели — самые быстрые в мире!»

Индекс 70 320 Цена 3 руб.

