

# AMC

АВТОМОТОСПОРТ

2/1993

ISSN 0868-5193



Первый русский  
автомобильный  
журнал

Учредитель:  
ООО Издательство "За рулем"  
Генеральный директор  
В. В. ПАНЯРСКИЙ

Издается с июня 1990 года  
Выходит один раз в месяц

Главный редактор  
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША,  
Д. А. КОНСТАНТИНОВ (художник),  
В. П. ЛОГИНОВ,  
А. Д. МЕЛЬНИК  
(зам. главного редактора),  
Л. М. ШУГУРОВ

Редакционный совет:

М. Л. ГОЛЬД,  
А. А. МАЛЯВИН,  
А. В. ПОТЕХИН,  
С. В. УШАКОВ,  
Г. И. ШУЛИК,  
С. С. ЯКУБОВ,  
О. П. ЯРОВОЙ

Зав. отделом оформления  
Н. П. БУРЛАКА

Технический редактор  
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор  
М. И. ИСАЕНКОВА

Адрес редакции:  
103045, Москва,  
Селиверстов пер., 10

Телефон 207-33-49  
Факс 207-16-30

Сдано в производство 10.12.1992 г.  
Подписано к печати 28.01.1993 г.  
Формат 84x108x1/16. Offset.  
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 45500.  
Зак. 1509  
Орден Трудового Красного Знамени  
Чеховский полиграфический комбинат  
Министерства печати и информации  
Российской Федерации.  
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:  
Жан Алези, "Феррари-192А".  
На четвертой странице обложки:  
чемпион мира формулы 1 1992 года  
Найджел Манселл.



4

Драматический  
финиш  
чемпионата  
мира по ралли.

21

В прошлом  
году впервые  
наши мастера  
спидвея  
стартовали  
во всех  
официальных  
чемпионатах  
ФИМ.



В НОМЕРЕ:

- 4 С. Нечаюк. ЖЕНЩИНЫ УМВОТ МСТИТЬ, ДИДЬЕ
- 7 А. Мельник. "БОЛЬШЕ АМЕРИКИ, ГОСПОДА"
- 10 ПЬЕДЕСТАЛ АМС
- 12 С. Никольский. КРОСС НА ХУТОРЕ БЛИЗ БОРДО
- 14 Б. Логинов. ДВЕНАДЦАТЫЙ ВАЛ
- 17 Л. Шугуров. СОВНАРХОЗ ДАЕТ "ДОБРО"
- 21 Б. Логинов. СПИДВЕЙ НА КРУТОМ ПОВОРОТЕ
- 24 С. Нечаюк. "ПАЖЕРО" — ПОЖИРАТЕЛЬ ПЕСКОВ
- 26 В. Иванов. ПЕРВЫЙ "ПОРШЕ"

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Мельник. КОНЕЦ ГЛАВЫ
- 30 А. Россоха. СЕЗОН-92 В ЦИФРАХ
- 34 ДВУМ МЕДВЕДЯМ В БЕРЛОГЕ НЕ УЖИТЬСЯ
- 37 1961
- 38 "РЕНО"
- 38 "ФЕРРАРИ"



56

Гонимый  
"Мак-Ларен"  
надевает фрак.

27

"Вильямс" вместе с "Рено"  
сокрушают рекорды  
формулы 1.



52

Эти машины  
лишь  
по традиции  
называют  
"мотоциклом  
с коляской".



24

Триумфатор  
"Кейптаун" и  
"Дакар" —  
"Мицубиси-  
Пажеро".

39

Мотоциклетный  
двойник  
"Ле-Ман".



Читайте в следующем номере:

- итоги конкурса знатоков формулы 1
- репортаж из 1914 года
- что такое чемпионат IMSA
- в гостях у Рона Денниса





## ЖЕНЩИНЫ УМЕЮТ МСТИТЬ, ДИДЬЕ

Эх, Дидье, Дидье. Ну кто же так ведет себя с женщинами! А еще француз. Скажите на милость, кто тянул Ориола за язык, когда накануне старта ралли «Сан-Ремо» он во всеуслышание заявил: «Я оставлю «Лянчу» и уйду на будущий год к «Тойоте».

Пролышав об этом, его верная «подруга» — «Дельта Интеграл», принесшая Дидье только в минувшем сезоне шесть побед (случай уникальный), похоже, задумала по-женски отомстить Ориолу за измену...

Напомним, к тому времени француз стал беспорочным лидером чемпионата мира. Его отрыв от Сайнса составлял 16 очков, а от Канкунена — все 28. Между тем впереди было лишь три состязания, не считая ралли «Кот

д'Ивуар». По традиции, на этот этап, чьи результаты идут только в личный зачет пилотов, ведущие команды не посылают своих лучших гонщиков. Хотя, после досадного схода в Сан-Ремо, когда капризная «Лянча» подвела своего обидчика Ориола на первом же спецучастке, думаю, Дидье был не прочь отплатить в Абиджан за легкими двадцатью очками. А в том, что победа досталась бы французам, сомневаться не приходится. Судите сами. Японец Кенджири Шинозукэ, известный больше по выступлениям в рейдах, потерял в первый день полтора часа из-за неполадок в турбонагнетателе, но все-таки выиграл ралли.

Однако хозяева итальянской «коношны», видно, настроены были решить судьбу

личного первенства на дорогах Европы — более благодатных с точки зрения рекламы. Да и расходы на поездку в Африку влетели бы «Лянче» в копеечку. К тому же мало кто сомневался, что даже после неудачи в Италии Ориолу сможет доказать, казавшись, лежащих на лопатках Сайнса и Канкунена. Даже сами главные конкуренты, по крайней мере на словах, отдавали заранее пальму первенства французам.

Мои шансы выиграть чемпионат мира улетучились, — грустно констатировал перед испанским этапом Сайнс, пропустивший не только ралли в Кот д'Ивуаре, но и в Италии. Дело в том, что, согласно правилам, один гонщик не может выступать более чем в десяти этапах. — Я задолжал своим болельщи-

кам. Зато если выиграю ралли «Каталония», это будет моим рождественским подарком в ноябре.

Уже о будущем сезоне подумывал и шеф команды «Тойота тим Юроп» Уве Андерссон: «Мы хотим использовать испанское ралли для улучшения машины. Эти состязания с разнообразными спецучастками — идеальный полигон для исследований».

В подтверждение этих слов на «Селике» появился новый центральный дифференциал с вискомуфтой и измененная подвеска колес. Отличное знание трассы плюс пришедшие сюда по всему ко двору технические нововведения позволили Сайнсу сразу захватить лидерство. Неожиданно следом за Карлосом после первого дня пристроился его товарищ

по команде Армин Шварц. Это тем более удивительно, что немец выступал на неизменной «Тойоте».

Люди из «Лянчи», чьи пилоты пропустили вперед и честолюбивого Франсуа Делекура, тем временем утешали себя тем, что их «Дельта Интеграл» покажет себя в следующие два дня, когда асфальт сменится гравием. Драматизировать итоги первого этапа действительно не было оснований. Ориол хоть и проигрывал Сайнсу около минуты, но занимал четвертое место. Стало быть, имея в запасе отрыв от Карлоса в 16 очков, мог спокойно вести гонку, предоставив испанцу возможность отличиться перед соотечественниками.

Может быть еще год назад Дидье именно так бы и поступил. Но ныне француз не тот, что был прежде. — Я ощущаю полную уверенность в своих силах. Порой у меня создается впечатление, что я могу сделать все, что захочу, — так говорил Ориол после шести побед в восьми этапах.

Не перебрала ли эта уверенность на дрожжах всеобщего восхваления и почтения в самоуверенности? Во всяком случае третий спецучасток второго дня принес главному соискателю чемпионского титула таже-

ловое разочарование. Получившая его отставку «Лянча» отказалась в одном из поворотов повиноваться хозяину.

— Руль вырвался у меня из рук, и машина вылетела с трассы, — с некоторой долей удивления признался потом Ориол. Полчаса понадобилось экипажу и болельщикам, чтобы вытащить машину на дорогу. Вдобавок Дидье получил 15 минут штрафа за опоздание на КВ и откатился сразу на 14-е место.

Дальнейшие его помыслы были направлены на то, чтобы все-таки зацепиться за заветную десятку. Это удалось, но единственное очко вряд ли утешило Ориола — корона чемпиона буквально ускользала из его рук. Перед последним стартом, где в Англии вперед вышел победитель ралли «Каталония» Сайнс, Канкунен отставал на два очка, три проигрывал теперь Ориол.

Тем временем спортивные оркестры принялись за арифметические расчеты под девизом: «Кто станет чемпионом, если...». Вот, например, «математический» гороскоп Сайнса. Карлос завоевует титул, если выиграет или будет в тройке впереди Ориола и Канкунена; если финиширует 4—6-м, а конкуренты останутся на одно место; если сойдет вместе с Юхой и Дидье; если сойдет, но соперники финишируют ниже 8-го места.

Не сомневаясь, что эти цифровые прикидки были знакомы претендентам до старта, хотя все трое заявили, что они далеки от подобной бухгалтерии — десятка, победитель и станет чемпионом, Сайнс накануне старта, похоже, пытался заглушить судьбу: «Конечно, сейчас моя позиция лучше других. Но все равно титул для меня — призрак. Эта земляная трасса для «Лянчи», а не для моей «Тойоты».

Ох, товарищ Карлос! Под аккомпанемент дождя, зяря-

| 12 этап                                       |                      | Ралли Кот-д'Ивуар |                        |           |
|-----------------------------------------------|----------------------|-------------------|------------------------|-----------|
| 31 октября—2 ноября, 3056,44/2143,04 км, 54СУ |                      |                   |                        |           |
| 1.                                            | К.Шинозукэ/Дж.Мироу  | J/GB              | Mitsubishi Galant VR-4 | 4:09.41   |
| 2.                                            | Б.Тири/С.Превю       | B                 | Opel Astra GS 16V      | -1:23.18  |
| 3.                                            | П.Серван/Т.Брион     | F                 | Audi 90 Quattro        | -1:28.21  |
| 4.                                            | Х.Нисомы/Х.Инагуи    | J                 | Nissan Sunny GT1-R     | -2:14.25  |
| 5.                                            | С.Ассефф/К.Конин     | RI/CI             | Toyota Celica GT4WD    | -3:22.45  |
| 6.                                            | А.Ури/Ф.Спаак        | CI                | Nissan Sunny GT1-R     | -3:36.55  |
| 7.                                            | М.Штоль/К.Герах      | A/D               | Audi 90 Quattro        | -4:04.38  |
| 8.                                            | Д.Оселин/Ф.Мишель    | F                 | Toyota Corolla 16V     | -4:35.03  |
| 9.                                            | Ж.К.Деланж/Н.Колетти | CH/F              | Toyota Corolla 16V     | -4:55.08  |
| 10.                                           | Г.Кольсу/Э.Лакэ      | B                 | Mitsubishi Galant VR-4 | -6:32.44  |
| Сопли:                                        |                      |                   |                        |           |
| СЗ:                                           | П.Тоннак/Боб         | F                 | Mitsubishi Galant VR-4 | Присадки: |
|                                               | Г. де Мевис/В.Люкс   | B                 | Nissan Sunny GT1-R     | радиатор  |
| Стартовало: 47 экипажей. Финишировало: 13.    |                      |                   |                        |           |

| 13 этап                                                                                                                                              |                         | Ралли Каталунья |                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------|-------------------------------------------|
| 9—11 ноября, 1505,08/499,76 км, 28 СУ                                                                                                                |                         |                 |                                           |
| 1.                                                                                                                                                   | К.Сайнс/П.Мойа          | E               | Toyota Celica Turbo 4WD 6:21.13           |
| 2.                                                                                                                                                   | Ю.Канкунен/Ю.Имроне     | SF              | Lancia Delta Integrale 16V -6:21.36       |
| 3.                                                                                                                                                   | А.Алини/С.Фарокина      | I               | Lancia Delta Integrale 16V -6:22.13       |
| 4.                                                                                                                                                   | А.Фюрно/В.Брамбилла     | I               | Lancia Delta Integrale 16V -6:22.26       |
| 5.                                                                                                                                                   | А.Шварц/А.Херц          | D/S             | Toyota Celica Turbo 4WD -6:30.33          |
| 6.                                                                                                                                                   | Х.Пурас/Ж.Арриэ         | E               | Lancia Delta Integrale 16V -6:30.33       |
| 7.                                                                                                                                                   | Г.Травас/Х. дель Буэно  | U/RA            | Lancia Delta Integrale 16V -10:17.17      |
| 8.                                                                                                                                                   | П.Дриго/Муррера         | E               | Lancia Delta Integrale 16V -12:17.17      |
| 9.                                                                                                                                                   | М. Бен Салахем/Р.Морган | TQ/RL           | Ford Sierra Cosw. 4x4 -11:00.00           |
| 10.                                                                                                                                                  | Д.Ориол/Б.Оселин        | F               | Lancia Delta Integrale 16V -45:59.59      |
| Сопли:                                                                                                                                               |                         |                 |                                           |
| СЗ:                                                                                                                                                  | П.Делекур/Д.Гратуау     | F               | Ford Sierra Cosworth 4x4 Присадки: аэрира |
| Лидеры: 1—25СУ — Сайнс. Победители СУ: Сайнс — 10; Ориол — 9; Канкунен — 6; Алини, Бардос, Делекур — по 1. Стартовало: 74 экипажа. Финишировало: 31. |                         |                 |                                           |

дидшего с утра, «Матадор» исполнил на раскисших трассах зажигательную хуту и возглавил ралли, опередив Канкунена на 27, а Ориола на 40 секунд. Причем, если Юха мог сетовать на невезение — на втором СУ он догнал и уперся в тискоходную «Шкоду», то Ориолу оправдаться было нечем.

Не прошел незамеченным успех двух британцев, выигравших по одному спецучастку, Маккома Уилсона и Колина Мак-Рая, чье честолюбие решило подогреть организаторы. Они удержали приз в 150 тысяч долларов местному пилоту, который выиграет «RAC-ралли».

По-настоящему заставил говорить о себе Мак-Рей, когда на следующий день выиграл половину из десяти спецучастков и вышел на первое место. Впрочем, три претендента равнодушно отнеслись к выскоке-шотландцу. В их спорте ставка была повыше 150 тысяч. И Сайнса боль-

ше заботила не дерзость хозяина трассы, а набирающий темп Ориол.

Казалось, начинают подтверждаться слова француз за о том, что он не любит атаковать сразу же черную голову, предпочитая наращивать скорость постепенно. После второго дня Дидье — третий следом за Сайнсом, опережая Канкунена. После двух СУ следующего этапа разрыв между испанцем и французом сократился до 25 секунд. Ориол нашел свой ритм и, очевидно, вот-вот должен был настичь Сайнса. К слову, тот вновь вышел в лидеры после серии технических неполадок у «Субару» Мак-Рая. За честь сехи Мак-Рей постоял младший брат Колина — Алистер, выигравший состязание в группе N.

Если бы в ралли, как, скажем, в баскетболе, можно было бы взять тайм-аут, уверен, Уве Андерссон непременно воспользовался бы в



22—26 ноября, 1928,72/534,79 км, 33 СУ

|                           |      |                            |         |
|---------------------------|------|----------------------------|---------|
| 1. К.Сайнс/Л.Моя          | E    | Toyota Celica Turbo 4WD    | 5:23.06 |
| 2. А.Ватанен/Б.Берглунд   | SF/S | Subaru Legacy Turbo 4WD    | —2.16   |
| 3. Ю.Канккунен/Ю.Пииронен | SF   | Lancia Delta Integrale 16V | —2.45   |
| 4. М.Ален/И.Кивимяки      | SF   | Toyota Celica Turbo 4WD    | —3.29   |
| 5. М.Биззон/Т.Сивьеро     | I    | Ford Sierra Cosworth 4x4   | —3.41   |
| 6. К.Мак-Рей/Д.Рингер     | GB   | Subaru Legacy Turbo 4WD    | —8.08   |
| 7. К.Эрикссон/С.Пармандер | S    | Mitsubishi Galant VR-4     | —10.20  |
| 8. Т.Мякинен/С.Харьянне   | SF   | Nissan Sunny GTI-R         | —12.01  |
| 9. М.Уилсон/Томас         | GB   | Ford Sierra Cosworth 4x4   | —12.20  |
| 10. А.Агини/С.Фарноккиа   | I    | Lancia Delta Integrale 16V | —14.52  |

**Лидеры:** 1—14СУ — Сайнс, 15—19 — Мак-Рей, 20—34 — Сайнс.  
**Победители СУ:** Мак-Рей — 8; Уилсон — 7; Сайнс — 6; Ориоль, Канккунен, Ватанен — по 4; Ален, Биззон — по 3. **Стартовало:** 156 экипажей. **Финишировало:** 104.

**Личный зачет:** 1. Сайнс — 144 очка; 2. Канккунен — 134; 3. Ориоль — 121; 4. Биззон — 60; 5. Ален — 50; 6. Делекур — 45; 7. Агини — 39; 8. Мак-Рей — 34; 9. Фьорио — 32; 10. Х.Пекальде (RA) — 28. **Зачет марок:** 1. Lancia — 140; 2. Toyota — 116; 3. Ford — 92; 4. Subaru — 60; 5. Mitsubishi — 44; 6. Nissan — 37; 7. Audi — 10; 8. Renault — 9; Opel — 2.

**Сошли:**

**СУ:** 26 Д.Ориоль/Б.Оселяи F Lancia Delta Integrale 16V турбо  
 27 С.Бломквист/Б.Меландер SF Nissan Sunny GTI-R авария

**Причина:**  
 авария

тот момент этим правом. И все-таки Сайнс получил столь желанную передышку. Ее подарило испанцу providение: 24-й спецучасток был отменен после того, как получил травму неосторожный зритель.

После этой вынужденной сорокаминутной заминки раскатившаяся и забывшая в азарте погони все обиды «Лянча» Ориоля словно очну-

лась от сладкого наваждения. Сначала у ее мотора вышел из строя турбонагнетатель, и его пришлось заменять. А на следующем дөпе машина француза окончательно замерла у обочины.

Несостоявшийся чемпион мира заканчивал дистанцию пешком. Его мечте не суждено было сбыться. Женщины умеют мстить, Дидье!

**С. НЕЧАЮК**



**Группа N, Кубок ФИА:** 1. Г. де Мевис/В. Люкс (B) Nissan Sunny GTI-R — 37 очков; 2. Х. Нисияма/И. Ямазак (J) Nissan Sunny GTI-R — 30; 3. К. Менем/В. Цуккини (RA) Lancia Delta Integrale 16V — 26; 4. Я. Кютолетто/А. Капанен (SF) Mitsubishi Galant VR-4 — 23; 5. Э. Ордынский/Ч. Манссон (AUS) Mitsubishi Galant VR-4 — 23; 6. Ф. Капдевила/Подригес (E) Ford Sierra Cosworth 4x4 — 22.





 **INDYCAR**

## «БОЛЬШЕ АМЕРИКИ, ГОСПОДА!»

«Я ничего не имею против европейцев, все они отличные ребята, но чемпионат «индикаров» — это американские состязания, и в них должно быть больше гонок на треках и больше американских пилотов!» — так в середине минувшего сезона говорил журналисту из французского журнала «Спорт Ото» Энтони Джозеф Фойт. В голосе 57-летнего старейшины американских гонщиков звучала тревога: «Я не уверен, что зрителям понравится, куда идет чемпионат CART».

Слова Фойта, для которого 1992 год стал 40-м сезоном в карьере автогонщика,

*«В гонках за миллионами не забывают и механиков. Самую быструю бригаду ожидает приз в 135 с половиной тысяч долларов».*

можно было бы счесть обычным ворчанием ветерана по поводу того, «как все стало плохо, вот раньше было хорошо». Особенно с точки зрения европейца, ведь по сравнению даже с формулой 1, не говоря уже об остальных состязаниях, проводимых под эгидой ФИА, дела за океаном обстояли в высшей степени благополучно. Борьбу за чемпионский титул вели, по крайней мере, четыре спортсмена. До самого последнего этапа не было известно, кто станет лучшим в Америке гонщиком. Причем эти четверо выступали на трех разных машинах, оснащенных тремя разными моторами. Какой контраст с подавляющим преимуществом Мэнселла в Ф1!

Не знает проблем чемпионат CART и с посещаемостью. Зрители, вопреки словам своего любимца Эй

Джея, валом валили на гонки: 12 этапов первенства порадовали новыми рекордами посещаемости. И «денежные мешки» моментально за это ухватились — гонорары, премиальные, призовые, которые и раньше не отличались скромностью, взлетели буквально до небес. Главный спонсор серии — фирма PPG, с 1979 года вложившая в чемпионат свыше 100 миллионов долларов, продлила соглашение с руководством CART. И объявила об увеличении вдвое призового фонда — победителю «Всемирной серии PPG Инди Кар 1992» обещали миллион, вице-чемпиону — полмиллиона, а всего PPG решила выплатить почти четыре миллиона долларов!

Недалеко отстали и другие меценаты — призовой фонд специальной, не входившей в зачет чемпионата, гонки «Малборо Челлендж»

составил один миллион. А ведь еще был призовой фонд любого из этапов — от «Валволайн» в Финиксе, «Тойоты» в Лонг-Биче и Лагуна-Секе, «Будвайзера» в Портленде и Кливленде, «Молсона» в Торонто и Ванкувере, «Бош» в Назарете, «Пионера» в Мичигане, «Тексако» в Элкарт-Лейке, «Малборо» в Бруклине, «Миллера» в Уэст-Аллисе, ITT в Детройте и «Дайкио» в Австралии — все эти фирмы были генеральными спонсорами гонок. А еще — бесчисленные призы самому быстрому, самому надежному, самому, самому, самому...

Но как ни странно, типично американский золотой дождь и послужил причиной «европеизации» заокеанского чемпионата. Большие деньги исподволь, однако достаточно быстро и, похоже, необратимо изменили харак-



тер этих гонков. То, что еще совсем недавно действительно было «чемпионатом команд», спором небольших частных «контрастов», который не слишком жирный бюджет позволял пользо-

ваться стандартными шасси и практически одинаковыми моторами, превратилось в гонки «тутки кошелеков».

Скажем, еще три года назад автомобиль «формулы Инди» стоил 175 тысяч дол-

ларов, теперь же новое шасси без мотора не купишь дешевле четырехсот. Чем вызван такой рост цен? Очень просто — появились команды, располагающие большими деньгами (помимо спон-

сорской поддержки некоторые их владельцы распоряжаются еще и доходами от гоночных трасс, собственниками которых являются). В борьбе за первенство они уже не могли удовлетворить-

ся почти серийными «алюминиевыми», «пенковыми», «марфиновыми» и заказывали у других фирм или даже конструировали сами более сложные, а значит более дорогие машины.

Так на «пивных» долларах «бувайзеров» в 1991 году появились «Груперы», первый за пять лет действительно американский «индикатор». Сюрпризом прошлого сезона стал автомобиль одной из самых богатых команд «Голд-Крак», спроектированный малоизвестной английской фирмой «Галмер». Команда же «Пенкен» заручилась мощной поддержкой «Малборо» и специально для нее разработкой версии мотора «Шевроле». Не прообраз ли это супер-конюхины «Мак-Ларена»?

Но рост расходов — дале-

ко не все, на что жалуются «старички». Самой почетной наградой для американского гонщика, вершинкой, к которой стремился каждый, но достиг единственный (Ал Анзерст, в 1978 году), был выигрыш в сезоне трех пятисотильных гонок — Инди, Поконо, Калифорния (которую в 80-е годы сменил Мингтон-500 в Бруклине). А ныне в чемпионате осталось всего две «пятисотки» и только 6 из 16 этапов проводятся на треках. Остальные же поровну делятся между привычными для европейцев автодромами — «Род Америка» в Элкарт-Лейке, «Мид Огайо» в Лексингтоне, «Лагуна-Сека» в калифорнийском Монтерее, на территории аэропорта в Кливленде и «Портленд» Интернешнл Рэйсуэй в Орегоне, и городскими трассами в Серфиз-Парадайс, Лонг-Биче, Детройте, Ванкувере и Торонто. Традиции уступают, верх берут деловые соображения. Городские трассы, столь часто подвергаемые критике с точки зрения безопасности, оказались дешевле и выгоднее в смысле рекламы. А из городских четырехкилометровых треклов остался единственный — Инди.

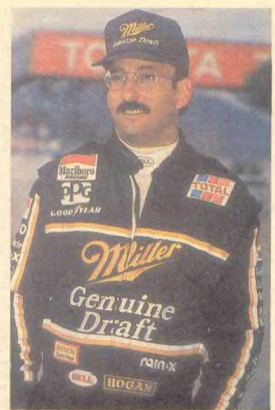
Баснословные гонорары, уменьшение числа столь специфических трековых гонок вызвали невиданный прилив в Америку спортсменов, равное выступавших в Европе. Причем, если когда-то это были «солонные выступления», как, например, Динна Клария и Грэм Хилла в 60-е, Тео Фаби в 80-е, то теперь, кажется, начинается настоящее нашествие.

Ладно уж Эдди Чивер и Дэнни Салливан — они хоть и пришли из формулы 1, свои все же, американцы. А вот итальянцы Фабрицио Барбаци, Франко Скапини, Никола Мароччи, белигнец Эрик Батше, голландец Ари Ланди, швед Стефан Юханссон, немец Кристиан Дайнер, швейцарцы Грегор Фойткер и Йон Бекюны — мало того что чуужим, так ведь еще и гонщики весьма посредственные. Многие из них и в Старом Свете ничего собой не представляли.

Большинство гостей, как и следовало ожидать, остались с чужим. Но вот Юханссон стал «Новичком года» и получил за это 50 тысяч долларов. Когда-то он выступал в «Мак-Ларене» с Простом и в «Феррари» с Альберто. А теперь списанный из Ф1 36-летний швед пригласили

Индиана-полис — самая большая спортивная арена мира.

Победа в чемпионате-92 одержал Бобби Рейкола самым высокооплачиваемым гонщиком Америки. За свою 11-летнюю карьеру в CART он заработал 11 166 578 долларов.



на пару этапов заменить травмированного Тони Беттенхаузена. И в первой же гонке на улицах Детройта он занял третье место.

Этим Юханссон повторил рекорд, впервые установленный десятью годами раньше Салливаном. Сам же Дини, один из первых, кто в 80-е годы привнес в гонки «индикаторов» опыт гонщика формулы 1, может считать себя уже старожилым CART. В очередной раз он занял привычное для себя место в десятке лучших гонщиков Америки. Правда, выиграл Салливан всего один этап — в калифорнийском курортном городке Лонг-Бич, по улицам которого он ездил когда-то на «Тирре-011».

Впрочем, «последний плейбой», как иногда называют 42-летнего красавца мужчину из Кентукки, и не скрывает, что гонки для него лишь удовольствие, а титулы чемпиона США-88 и победителя Инди-85 вполне удовлетворяли его амбиции. Со всем другим человеком Эмерсон Фиттипальди, двукратный чемпион мира тоже добился в Америке высших наград. Однако и после этого он продолжает в каждой гонке бороться только за победу. В нынешнем сезоне бразилец хоть и остался за чертой призеров, четырежды был первым. И вполне возможно, мог бы добиться большего, если бы «Шевро-

ле» серии В был столь же надежен в первой половине чемпионата, как и во второй его части. Впрочем, здесь есть одна любопытная деталь: трассы в Кливленде, Элкарт-Лейке и Лексингтоне, где побеждал Эмо, — автодрома, на которых экс-чемпион мира Ф1 должен чувствовать себя как рыба в воде. Да и Серфиз-Парадайс — городская трасса. Вот вам и еще одно подтверждение слов Фойта об «Америке для американцев».

Но два главных бастиона первенства — «Инди-500» и «Малборо-500» — устояли перед натиском чужаков. Обе выигрывали пилоты «младшего американского поколения», опытные, но не испорченные европейскими гонками, — младший Анзер (отец троек детей) и Гудри. Последнего, наряду с его соотечественником Трейси, называют главным открытием сезона. Интересно, что оба канадца, столь непохожие друг на друга, все же очень характерны для этих американских составлений. Скотт Гудри довольно поздно пришел в CART. Пять лет ему понадобилось, чтобы в 32 года впервые взойти на пьедестал почета — но сразу в «Инди». А всего пару месяцев спустя он уже принимал поздравления с победой в другой «пятисотке». Полная противоположность Гудри — типичному аме-

|                                                   | 1    | 2   | 3    | 4    | 5   | 6    | 7    | 8   | 9    | 10  | 11  | 12   | 13   | 14   | 15   | 16    | Оч. |
|---------------------------------------------------|------|-----|------|------|-----|------|------|-----|------|-----|-----|------|------|------|------|-------|-----|
| 1 Бобби Рейхол (USA), "Лола-T92/00-Шевроле"       | 22.3 | 5.4 | 12.4 | 24.5 | 7.6 | 21.6 | 28.4 | 5.7 | 19.7 | 2.5 | 9.5 | 23.8 | 30.5 | 13.9 | 4.10 | 18.10 | кн. |
| 2 Майкл Андеретти (USA), "Лола-T92/00-Косворт"    | 14   | 20* | 16   | 8    | 20  | 0    | 16   | 20* | 16   | 0   | 12  | 14   | а    | а    | 20   | 14    | 196 |
| 3 Ал Анзер-мл. (USA), "Галмер-G92-Шевроле"        | 32   | 10  | 12*  | 20   | 4   | 14   | 6    | 3   | 6    | 12  | 14  | 16   | 16   | 14   | 2    | 4     | 169 |
| 4 Эмерсон Фиттипальди (BR), "Пенске-PC21-Шевроле" | 20   | 14  | 14   | а    | 5   | 16   | 12   | т   | 0    | 20* | 20* | т    | 20   | 6    | 0    | 151   |     |
| 5 Скотт Гудриш (CAN), "Лола-T92/00-Шевроле"       | 4    | 0   | 10   | 16   | 0   | 5    | 5    | 14  | 8    | 20* | 3   | 2    | 10   | т    | 12   | 0     | 108 |
| 6 Марио Андеретти (USA), "Лола-T92/00-Косворт"    | 6    | 0   | 0    | а    | —   | 8    | 8    | 6   | 12   | т   | 10  | 10   | 8    | 10   | 10   | 16    | 103 |
| 7 Дэнни Салливан (USA), "Галмер-G92-Шевроле"      | 10   | 1   | 20   | 10   | 10  | 1    | 1    | 4   | 14   | 5   | 0   | 6    | 6    | 5    | 0    | 6     | 99  |
| 8 Джон Андеретти (USA), "Лола-T92/00-Шевроле"     | 8    | 8   | 0    | 5    | 0   | 10   | 4    | 10  | 10   | 8   | 1   | 8    | т    | 12   | 0    | 10    | 94  |
| 9 Рауль Боузел (BR), "Лола-T92/00-Шевроле"        | —    | —   | —    | 6    | 16  | 4    | 3    | т   | т    | 14  | 8   | 5    | 2    | 6    | 8    | 8     | 80  |
| 10 Эдди Чивер (USA), "Лола-T92/00-Косворт"        | 5    | 16  | 0    | 12   | 2   | 12   | 10   | т   | 4    | 0   | 2   | т    | т    | 1    | 4    | 12    | 80  |

Система начисления очков: 20-16-14-12-10-8-6-5-4-3-2-1 плюс очко спортсмену, стартовавшему с первой позиции (□) и очко лидировавшему большую часть гонки (\*). 1. Серфиз Парадайс; 2. Феникс; 3. Лонг-Бич; 4. Индианаполис; 5. Детройт; 6. Портленд; 7. Уэст-Алаис; 8. Лаундс; 9. Торонто; 10. Бруклин; 11. Кливленд; 12. Элкарт-Лейк; 13. Ванкувер; 14. Лексингтон; 15. Назарет; 16. Монтерей.



риканцу с беззубой улыбкой — 23-летний Трейси. Пол похож на толстощекого студента в смешных круглых очках. Подобно Анзеру-младшему и Майклу Андресетти, он с самого своего первого старта, кажется, обречен был на всеамериканскую славу — так легко ему все удавалось. В 1991 году Трейси назвали «Новичком года», а в прошлом сезоне только отсутствие опыта не позволило ему подняться на высшую ступень пьедестала. А ведь управляя третьим автомобилем команды «Пенске», Пол участвовал не во всех этапах чемпионата.

И все же, чтобы там ни говорили «старички», как бы хорошо ни выступали канадцы, бразильцы или шведы, главными героями очередного чемпионата CART были три американца, три замечательных пилота, три звезды — Ал Анзер-младший, Майкл Андресетти и Бобби Рейхол.

Анзер, представитель самой знаменитой американской автогоночной династии, начало которой положил еще его дед, дебютировал за рулем «индикара» в 20 лет, а первую победу одержал в 22. С тех пор он сумел стать чемпионом США. Однако, к великому его сожалению и недоумению всей семьи, Ал-младшему не везло на треках. Но в прошедшем сезоне, выиграв «Инди-500», он закрепил-таки за собой репутацию стопроцентного американского гонщика. «Галмер» с мотором старой версии А не выделялся особенными скоростными качествами, зато поражал надежностью. Анзер установил новый рекорд CART, все (I) этапы закончив «в очках». Он даже вышел в лидеры чемпионата за две гонки до финиша, на очко обойдя шедшего впереди со второго этапа Рейхола. Однако в очном споре машина Ала чаще всего уступала главным соперникам.

И особенно «Лоле» Майкла Андресетти, оснащенной новым «Косвортом» модели ХВ. Безусловно, чемпион-91 был самым быстрым пилотом сезона. Хозяева одной из сильнейших команд «Ньюман-Хаас» — голливудская кинозвезда Пол Ньюман и экспортер «лол» в США Карл Хаас обеспечили ему совершенное шасси. И мотор был самым мощным. Но, к сожалению, не слишком надежным. Если бы в одной — только одной! — гонке в начале чемпионата нового «Форда-Косворта» хватило до финиша, — быть бы Анд-

ретти двукратным чемпионом. Но слишком много очков потерял он в первых пяти этапах! Начиная с 200-мильной гонки в Портленде, он выигрывал на треках, автодромах, улицах городов, одержал больше всех побед, семь раз был первым на старте, провел на лидирующей позиции большую часть дистанции чемпионата... Но четыре очка отделило его от заветной цели. В утешение же Майклу достались полмиллиона вице-чемпионских, 200 тысяч «малборовских» и контракт с Роном Деннисом — как говорят, 15 миллионов на три года.

Главным же лауреатом сезона стал 39-летний Роберт Уодуорд Рейхол из маленького городка с итальянским названием Медина, что в штате Огайо. Он один из самых разносторонних гонщиков CART — был вторым (за Жилем Вильневом) в североамериканской формуле «Атлантик», ездил в Ле-Мане, формуле 2 и даже две гонки Ф1. Его дебют в чемпионате «индикаров» произвел фурор — две победы и второе место по итогам сезона. С тех пор он дважды становился победителем CART, выиграл «Инди-500» в 1986 году. А по окончании сезона-91 Бобби, оставив богатую и перспективную команду «Голлз-Крако», решил стать владельцем собственной «конюшни». В формуле 1 чемпионы давно уже излечились от подобного сумасбродства. В Америке же пока попроще. Рейхол, покрасив свою «Лолу» в черно-золотые цвета «Миллер» (этот сорт пива производит, кстати, ... «Филип Моррис»), вместе с компаньоном Карлом Хоганом смело бросился в борьбу. И в третий раз выиграл титул чемпиона CART, став вторым после Фойта владельцем команды, победившим на собственной машине. Впрочем, сам-то Фойт считает, что такое вряд ли больше повторится. Если не принять решительных мер, как он говорит.

Прав ли старик Эй Джей? Действительно ли американские гонки сближаются с формулой 1? И если да, на пользу ли им такое сближение? Вопросы остаются открытыми, а пока все новые европейцы стремятся попасть под золотой дождь «Всемирной серии PPG Инди Кар». Вот только захотят ли смотреть на них американские зрители? Тоже вопрос...

**А. МЕЛЬНИК**



Горшков Виктор, Тольятти, 3.10.53, автокросс, МС

Начал заниматься спортом (автомногоборье) в 1979, первый тренер Г. Иванча. Чемпион СССР 1990. Лучшее место на этапах личного чемпионата Европы — 5-е в Австрии в 1991. В составе сборной страны на командном чемпионате Европы 1992 занял 2-е место. Водитель-испытатель производственного управления ВАЗа.

Кривобоков Анатолий, Тольятти, 27.3.1955, автокросс МСМК

Начал заниматься спортом (картинг) в Моздоке, первый тренер Ю. Армянов. Чемпион СССР 1987, серебряный призер 1983, 1984, 1989. Лучшее место на этапах личного чемпионата Европы — 2-е в Италии в 1991. В составе сборной страны на командном чемпионате Европы 1990 и 1992 занял 2-е место. Водитель-испытатель ВАЗа.



Бузланов Владимир, Тольятти, 10.09.59, автокросс, МСМК

Начал заниматься спортом (картинг) в Чите, первый тренер В. Смехнов. Чемпион СССР 1991. Лучшее место в личном чемпионате Европы — 4-е в 1992. В составе сборной страны на командном чемпионате Европы 1992 занял 2-е место. Водитель-испытатель производственного управления ВАЗа.

Джежела Валерий, Тольятти, 2.02.62, автокросс, МСМК

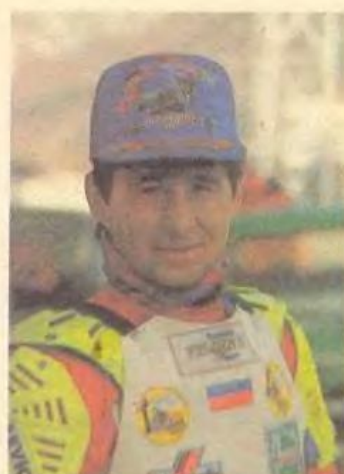
Начал заниматься спортом (автомногоборье) в 1982, первый тренер С. Летягин. Чемпион России 1988. Лучшее место на этапах личного чемпионата Европы — 5-е в Латвии в 1992. В составе сборной страны на командном чемпионате Европы 1992 занял 2-е место. Водитель-испытатель производственного управления ВАЗа.





Иванов Юрий, Красноярск, 2.7.1959, мотогонки на льду, ЗМС

Начал заниматься мотоспортом в Красноярске в 1970. Чемпион СССР 1984, бронзовый призер 1988. Чемпион мира 1986, 1987, 1992, серебряный призер 1988, 1989, бронзовый призер 1984. Победитель командного чемпионата мира в составе сборной СССР 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991 и в составе сборной СНГ 1992. Тренер спортивного клуба «Автомобилист» (Красноярск).



Балашов Александр, Москва, 25.5.1967, мотогонки на льду, МСМК

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Лениногорске Восточно-Казахстанской области в 1983. Победитель командного чемпионата СССР в составе сборной Москвы 1990, 1991 и СНГ 1992. Победитель командного чемпионата мира в составе сборной СНГ 1992. Победитель встречи звезд спидвея на «Приз Медео» 1992. Инструктор спортивно-технического клуба ЗИЛА.

## ПЬЕДЕСТАЛ АМС

Признаться, мы здорово опасались за будущее этой традиционной рубрики, где представляем наиболее отличившихся в минувшем сезоне отечественных автомотогонщиков. Все-таки не лучшие времена переживают сейчас вместе со страной наши спортсмены. Вдобавок, хотим мы того или нет, но приходится привыкать к тому, что отныне вполне «нашими» можно считать лишь российских гонщиков. Приняты в международные федерации страны Балтии, чьих представителей было немало среди наших лауреатов. На пути к признанию другие республики бывшего Советского Союза. Словом, были все основания полагать, что на этот раз почетный пьедестал может оказаться полупустым. Не сомневались мы лишь в успехах российских мастеров ледового спидвея. Независимо на все политические и экономические неурядицы, они продолжают ковать «золото» в личном и командном чемпионатах мира.

А вот весной и летом поводов для радости наши гонщики не подарили. Вроде бы были основания рассчитывать на успехи в спидвее. Как-никак впервые за долгие годы дерзнули мы выступить в мировых и европейских состязаниях по полной программе. Увы... Что уж говорить о мотокроссменах, похоже, давно

отказавшихся от притязаний на мировую славу. Без особого шума продолжали ездить в Европу раллисты, где в боях местного значения оспаривали награды в своем скромном классе машин.

Но не зря, видно, говорят, что цыплят по осени считают. Вот и нам это время года подарило сразу шестерых лауреатов-автомобилистов. Своего рода коллективным членом нашего символического клуба стала национальная сборная по кроссу на легковых автомобилях, занявшая второе место в командном чемпионате Европы во Франции. Конечно, можно спорить по поводу спортивного уровня этих состязаний, скромного числа команд-участниц. Однако не стоит забывать, что вазовский квинтет добыл для России первую награду официального чемпионата ФИСА, чем и заслужил себе право занять место и на нашем пьедестале, и в истории отечественного автоспорта.

Как, впрочем, и еще один тольяттинец Владимир Егоров, ставший первым русским гонщиком, выигравшим этап открытого чемпионата Италии — одного из самых престижных состязаний по кольцевым гонкам на легковых автомобилях. Победа эта вдвойне почетна еще и потому, что добыта не где-нибудь, а в легендарной Монце!

Егоров Владимир, Тольятти, 18.08.1954, кольцевые автогонки, МСМК

Начал заниматься спортом (ипподромные гонки) в 1980 в лаборатории спортивно-гоночных автомобилей ВАЗа, первый тренер В. Белозеров. Чемпион СССР по ипподромным гонкам 1988, 1989; по кольцевым гонкам 1989, серебряный призер по ипподромным гонкам 1991; по кольцевым гонкам 1982, 1989, 1990, 1991, бронзовый призер по кольцевым гонкам 1983, 1988, 1990, 1991. Победитель этапа открытого чемпионата Италии в Монце в 1992. Сотрудник управления спортивных автомобилей при НТЦ ВАЗа.



Мартемьянов Валерий, Чита, 21.3.1962, мотогонки на льду, МСМК

Начал заниматься мотоспортом в Чите в 1980. Чемпион России 1992. Победитель командного чемпионата мира в составе сборной СНГ 1992. Военнослужазий.



Котелло Борис, Тольятти, 21.10.1958, автокросс, МСМК

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в 1983 в Донецке, первый тренер А. Галанский. Чемпион СССР 1985, 1989, серебряный призер 1990, бронзовый призер 1986. Лучшее место на этапах личного чемпионата Европы — 3-е в Австрии в 1991. В составе сборной страны на командном чемпионате Европы 1990 и 1992 занял 2-е место. Водитель-испытатель сборочно-кузовного производства ВАЗа.



# КРОСС НА ХУТОРЕ БЛИЗ БОРДО

В России, заметил как-то Николай Васильевич Гоголь, «есть две беды — дороги и дураки». Однако воистину не бывает худа без добра. Среди «дураков» нашлись-таки умные головы и сделали автомобили специально для наших бедовых дорог. И не только наших, но и французских, итальянских, австрийских... в общем, всяких, на которых только не проводятся соревнования по автокроссу. Мало того, сегодня зачастую российские гонщики на отечественных «самарах» обгоняют соперников из стран, где вроде «дураков» поменьше, а дороги получше. По крайней мере, занятое недавно второе место на командном чемпионате Европы о чем-нибудь да говорит.

Приятное известие о том, что встреча европейских кроссовых команд все же состоится, пришло в Москву лишь под занавес многоэтапного личного чемпионата. После победы здесь своего соотечественника Фабриса Мориса провести заключи-

тельное соревнование сезона на радостях вызвались французы. Чудом российская сборная успела оформить выездные документы и примчаться в Фалейрас, что в 40 километрах от Бордо, буквально на старт официальных тренировок. А вот заявив-

шиеся было наши недавние партнеры по команде — латыши на гонку так и не добрались. Поэтому в борьбу вступили только четыре квинтета — от Франции, Дании, Германии и России.

Команду, впервые защищавшую честь российского флага, вряд ли можно было назвать дебютантом. Разве что формально. Ведь до сих пор сборная России в международных соревнованиях не участвовала. Тем не менее, все спортсмены из ее нынешнего состава под флагами СССР или СНГ, ЦАМКа или ВАЗа уже изрядно «попылили» на европейских кроссовых трассах. По технике тоже никаких сюрпризов. В Фалейрасе ребята расчехлили хорошо знакомые соперникам полноприводные «самары». Лишь Борис Котелло на своей новой машине с продольно расположенным двигателем ВАЗ-2105 мог претендовать на роль эдакой «темной лошади». Однако иностранцы прекрасно изучили возможности как чисто вазовских конструкций, так и «лад», скрепленных с «Фольксвагеном», и, откровенно говоря, не склонны их переоценивать. Кто знает, может быть и зря.

Формула соревнования оказалась не из простых. Три серии заездов — в каждом по одному спортсмену от страны. Результат же склады-

вался из суммы мест трех лучших гонщиков команды, добытых в двух наиболее удачных сериях. Но и это еще не все — за пятнадцать минут до старта квалификационных заездов из пяти членов команды следовало выбрать одного запасного. Используя этого «свободного игрока», тренер мог худо-бедно управлять ходом гонки. По правилам замены разрешались трижды — один раз в каждой серии заездов, при этом очки, заработанные запасным гонщиком, все равно шли в актив тому, кого он заменял.

Старший тренер сборной России Владимир Тягунов рассудил, что тактически грамотней в запас будет определить одного из наших лидеров, кто мог бы в нужный момент нейтрализовать главного соперника. Посоветовавшись, предложение приняли, и Владимир Бузланов, кстати, занявший лучшее среди российских участников личного чемпионата Европы четвертое место, на тренировку с основным составом не выехал. Остался в закрытом парке и Рольф Фолланд — вице-чемпион Европы, безусловный лидер

*Что в Бауске, что в Фалейрасе Марку Морису с трудом удавалось сдерживать атаки наших кроссменов.*



германской сборной. Французы, в свою очередь, роль «инкогнито» отдали Ж.-К. Тарику, ни разу не показавшемуся на трассах среди «личников», а датчане, не мудрствуя лукаво, решили выступить вовсе без запасного.

Трудно предположить, как оценил бы французскую трассу Николай Васильевич, только со спортивной точки зрения она оказалась, прямо скажем, не из самых бедных. Для наших автомобилей, как известно, чем хуже дорожка, тем лучше, а тут будто назло все наоборот — относительно ровное покрытие, длинные прямые и только один подходящий для обгона поворот. Вот если бы дождь...

Немудрено, что времена, показанные основными нашими гонщиками в квалификационных заездах, мало обнадеживали. Самый быстрый — Анатолий Кривобоков проигрывал лидеру Фабрису Морису, выступающему на «Пежо-205 Т16», почти две секунды на круге. А Валерий Джежелла — аж семь. В общем, поскольку вступать в спор с французами виделось затеей бессмысленной, ничего не оставалось делать, как попытаться счастья в соперничестве с германской сборной за второе место. Задача, признаться, тоже не из легких: во-первых, тягаться предстояло ни много ни мало с полноприводными «ауди» — машинами, объехать которые редко удавалось даже на изрядно закрученных скользких трассах. Во-вторых, надо было проти-



вопоставить кого-то и вице-чемпиону Европы...

Фолланда взял на себя Бузланов. Появились они на старте лишь в последнем заезде первой серии — один сменил Ваделю, другой — Джежеллу. А в предыдущих трех поединках над германскими гонщиками добились таки победы Котелло и Горшков. Уступил же свою партию только Кривобоков. В общем все складывалось неплохо, но главное было не дать выиграть Фолланду... Восемь кругов Бузланов сдерживал его атаки, но вперед так и не пропустил и, можно сказать, на треть генеральную свою задачу выполнил. Правда, печально известная не-

терпимость Фолланда к поражениям не прибавляла Володе оптимизма. Помнится, проиграв Морису этап в Бауске, немец не нашел лучшего способа отмщения, как тут же написать технический протест на машину француза, где толщина заднего стекла не соответствовала допустимой. И теперь, коль скоро претензий к нашей «Самаре» быть не могло, стратегический замысел соперника угадывался просто — пусть грубо, но во что бы то ни стало убрать Бузланова со своего пути.

Хорошо хоть погода «наладилась» — пошел дождь. И вторая серия до появления главных героев соревнования (французская сборная благодаря усилиям братьев Морис настолько оторвалась вперед, что уже мало интересовала зрителей) сложилась опять в пользу российской сборной. Блестяще выиграл свой заезд Валерий Джежелла, победил в дуэли с немцем Эгоном Бемом и Анатолием Кривобоков. А вот на старте очередной очной встречи с Бузлановым Фолланд оказался расторопнее и поначалу было выбился в лидеры, но через несколько кругов Володя сумел таки заставить соперника ошибиться при входе в поворот. Немецкий гонщик перебрал в скорости, «Ауди» вынесло на внешний радиус виража, а наша «Самара» «по-ипподромному», внутренней дорожкой выкарабкалась вперед.

В заключительной серии отличился уже Борис Котелло, который, ловко используя ошибку сцепившихся в

Для «боевого» автомобиля Рольф Фолланд обычно подбирает цвета нежных, можно сказать, романтических тонов — лазоревый, фиалковый... Впрочем, это явно не подходит его резкому, порой скандальному характеру.

борьбе Жильбера Пуарье и Эгона Бема, разом обогнал обоих и финишировал первым. Исход гонки был предопределен. Тем временем Фолланд окончательно озлобился и в последнем, по сути ничего не решавшем заезде все в том же злополучном повороте откровенно «убрал» Бузланова. Публика не скрывала своего возмущения — в вице-чемпиона полетели пустые пивные банки. Наши ребята повели себя сдержаннее. Благородство к лицу победителю, и снисходительный Владимир Тягунов, несмотря на предложение судей написать протест, решил ограничиться «устным замечанием» обидчику.

Французские болельщики, до сих пор не простившие Рольфу Фолланду позорного протеста в Бауске, радовались второму месту российской команды, пожалуй, не меньше победы своей сборной. Ни у кого не повернулся язык сказать, что, мол, россияне выиграли благодаря случайному стечению обстоятельств. Наконец-то стали зреть в корень, ведь, по большому счету, успехи в автоспорте предрекал нам еще великий Гоголь.

С. НИКОЛЬСКИЙ  
Фото В. КРЮЧКОВА

|                 | Заезды  |   |   |   |         |   |   |   |         |   |   |   | Очки |    |
|-----------------|---------|---|---|---|---------|---|---|---|---------|---|---|---|------|----|
|                 | 1 серия |   |   |   | 2 серия |   |   |   | 3 серия |   |   |   |      |    |
|                 | A       | B | C | D | A       | B | C | D | A       | B | C | D |      |    |
| <b>Франция</b>  |         |   |   |   |         |   |   |   |         |   |   |   |      | 6  |
| Ф.Морис         | 1       |   |   |   | 1       |   |   |   | 1       |   |   |   |      | 2  |
| Л.Галанд        |         | 1 |   |   |         | 4 |   |   |         |   |   |   | ↑    | 8  |
| М.Морис         |         |   | 1 |   |         |   | 1 |   |         | 2 |   |   | ↑    | 2  |
| Д.Пуарье        |         |   |   | 1 |         |   |   | ↑ |         |   | 2 |   | ↑    | 2  |
| Ж.-К. Тарико    |         |   |   |   |         |   |   | ↑ |         |   |   | 3 |      |    |
| <b>Россия</b>   |         |   |   |   |         |   |   |   |         |   |   |   |      | 10 |
| А.Кривобоков    | 3       |   |   |   |         |   | 2 |   |         | 3 |   |   |      | 8  |
| В.Горшков       |         | 2 |   |   | 3       |   |   |   |         |   |   |   | ↑    | 4  |
| Б.Котелло       |         |   | 2 |   |         |   |   | ↑ |         |   | 1 |   | ↑    | 3  |
| В.Джежелла      |         |   |   | ↑ |         | 1 |   | ↑ |         | 3 |   |   | ↑    | 3  |
| В.Бузланов      |         |   |   | 2 |         |   |   | 2 |         |   |   |   | 2    |    |
| <b>Германия</b> |         |   |   |   |         |   |   |   |         |   |   |   |      | 11 |
| Р.Шайрер        | 2       |   |   |   | 2       |   |   |   | 2       |   |   |   |      | 4  |
| М.Мартин        |         | 3 |   |   |         | 2 |   |   |         | 1 |   |   |      | 3  |
| Э.Бем           |         |   | 3 |   |         |   | 3 |   |         |   | 4 |   |      | 10 |
| В.Вадель        |         |   |   | ↑ |         |   |   | ↑ |         |   |   |   | ↑    | 4  |
| Р.Фолланд       |         |   |   | 3 |         |   |   | 3 |         |   |   |   | ↑    |    |
| <b>Дания</b>    |         |   |   |   |         |   |   |   |         |   |   |   |      | 22 |
| Н.Давидсен      | 4       |   |   |   | 4       |   |   |   | 4       |   |   |   |      | 8  |
| Ю.Ринг-Андерсен |         | 4 |   |   |         | 3 |   |   |         | 4 |   |   |      | 7  |
| А.Ольсен        |         |   | 4 |   |         |   | 4 |   |         |   |   | 4 |      | 12 |
| П.Андерсен      |         |   |   | 4 |         |   |   | 4 |         |   | 3 |   |      | 7  |

# ДВЕНАДЦАТЫЙ ВАЛ



Приезд сборной США в Австралию на командный чемпионат мира «Кросс наций» вызвал недоумение у организаторов, зрителей и воодушевление у соперников. Речь, конечно, не о самом приезде, а о составе океанской дружины, в которой не оказалось звезд первой величины: Джеффа Стэнтона, Майкла Кедровски, Дамона Бредшо. Более того, отсутствовали и мастера эк-

стра-класса нового поколения — экс-чемпион мира в классе 250 см<sup>3</sup> Т. Паркер и ныне царствующий на этом престоле Д. Шмит, а также серебряные призеры 1991 года в классах 250 и 125 см<sup>3</sup> М. Хили, Р. Мур. Самым титулованным в сборной США оказался обладатель бронзовой медали прошлогоднего чемпионата мира на 500-кубовых машинах Б. Лайлз. Фамилии же двух

других молодых американских спортсменов Дж. Эмига и М. Ларокко для знатоков мирового мотокросса мало что говорили.

Представитель американской команды Рой Дженсен объяснил отсутствие Стэнтона и Кедровски тем, что они заняты в национальном чемпионате, который приносит им много денег. Естественно, оба предпочли домашние состязания, принеся в жертву

«бедный» «Кросс наций». Тем не менее Дженсен по прибытии в Австралию заявил, что и с этими ребятами он приехал сюда не проигрывать. Впрочем, оптимистичную фразу соперники восприняли как хорошую мину при плохой игре. Понятно, что такой состав пробудил надежду в душах основных конкурентов, прежде всего бельгийцев, англичан, немцев, голландцев, прервать, наконец, продолжающуюся уже 11 лет серию побед сборной США в «кроссах наций».

Между тем молодые американские спортсмены доказали на трудной песчаной трассе близ города Карри-Вэлли-Рисорт, что их представитель слов на ветер не бросает. Но прежде всего о формуле проведения «Кросса наций». Каждая команда состоит из трех участников, выступающих на мотоциклах классов 125, 250 и 500 см<sup>3</sup>. В программе три смешанных заезда — 125/500 см<sup>3</sup>, 125/250 см<sup>3</sup> и 250/500 см<sup>3</sup>. Причем в любом из них спортсмены соревнуются только в рамках своей кубатуры, и в общий зачет идут пять лучших результатов из шести.

Уже в первом заезде (125/500) американцы доказали, что приехали на Зеленый континент не для знакомства с местными достопримечательностями. И хотя с самого старта далеко вперед ушел сильный француз Жан-Мишель Бейль, решивший, видимо, проститься с кроссом (ныне он стартует в чемпионате мира по шоссейно-кольцевым гонкам), что называется, хлопнув дверью, дуэт США особенно не беспокоился: дескать, один в поле не воин. Тем более, что у главных соперников сразу же начались проблемы. Голландец Эдвин Эвертсен так и не смог пересечь стартовую линию на своем «Кавасаки-500» — отказало зажигание, а бельгийцы пятикратный чемпион мира Жорж Жобе («Хонда-500») и молодой Стефан Эвертс («Сузуки-125»), сын многократного победителя мировых первенств Гари Эвертса, потеряли много времени после нескольких падений. В итоге Билли Лайлз («Хонда-500») и Джефф Эмиг

| 250 |                               | NL       | CH       | A        | I        | D        | GB       | IRL      | YV       | USA     | S        | SF       | J        | оч-<br>ки |
|-----|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|-----------|
| 1   | Донни Шмит (USA), Yamaha      | 9.7.10   | 7.—.5    | —15.13   | 20.20.20 | 20.20.20 | —17.20   | 20.20.11 | 17.17.15 | —5.17   | 17.17.20 | 6.11.—   | —        | 416       |
| 2   | Роберт Мур (USA), Yamaha      | 1.—.5    | 11.20.13 | 9.2.11   | 7.15.11  | 17.1.8   | 17.20.17 | 10.15.15 | 11.15.11 | 9.9.11  | —11.6    | 13.13.9  | 15.1.9   | 368       |
| 3   | Эдвин Эвертсен (NL), Kawasaki | 20.13.17 | 10.1.4   | —        | 1.9.2    | 7.13.—   | 11.8.8   | —13.13   | 15.5.13  | 7.17.13 | 20.20.9  | 11.15.20 | 13.17.17 | 362       |
| 4   | Алессандро Пузар (I), Yamaha  | 8.17.—   | 13.13.9  | 20.11.17 | 10.17.10 | 10.9.10  | 3.11.—   | 15.17.17 | 10.20.—  | 6.—.15  | 2.15.7   | 7.—.—    | 10.10.20 | 359       |
| 5   | Трампас Паркер (USA), Honda   | —10.—    | 17.15.20 | 17.9.15  | 6.13.15  | 8.11.—   | 13.15.9  | 7.10.—   | 20.11.20 | 11.15.— | —        | —        | —15.—    | 302       |
| 6   | Роб Херринг (GB), Honda       | —8.15    | 5.11.7   | —6.9     | 8.—.8    | 2.17.13  | 20.—.13  | 11.—.20  | —10.4    | 13.3.9  | 13.13.—  | 17.20.10 | —.—.10   | 295       |
| 7   | Марник Бервоетс (B), Yamaha   | 17.15.9  | —8.10    | —13.—    | 5.7.5    | 11.10.15 | —5.6     | —11.10   | 13.8.10  | 17.6.8  | 7.—.15   | 15.—.4   | 8.—.—    | 263       |
| 8   | Бадер Манне (USA), Honda      | —        | 9.7.—    | 8.17.20  | 15.—.17  | 13.—.17  | 7.7.—    | 6.—.—    | 5.4.17   | —13.—   | —8.17    | —.—.15   | —9.—     | 241       |
| 9   | Петер Юханссон (S), Yamaha    | 11.9.7   | 8.5.11   | 4.10.6   | 9.11.1   | 15.15.5  | 5.9.7    | 8.—.—    | —9.8     | —7.—    | —.—.10   | 5.9.11   | 20.—.—   | 235       |
| 10  | Джеймс Добб (GB), Kawasaki    | —2.—     | 15.—.—   | 13.20.—  | 3.5.6    | 9.5.2    | 9.13.11  | 17.—.—   | 4.2.7    | 8.—.—   | 11.9.3   | 10.7.17  | 5.11.—   | 234       |

(«Ямаха-125») спокойно финишировали соответственно вторым и пятым. Но при этом у Эмига оказался лучший результат среди 125-кубовых машин, а это означало, что американцы набрали три очка. Столько же им проиграли бельгийцы, четыре уступили французы и шесть — англичане.

После старта участников на машинах 125/500 см<sup>3</sup> у соперников американцев появились надежды на реванш. Эмиг попал в завал вместе со шведом Йоахимом Карлссоном. А вперед вырвался бельгиец Марник Бервоетс («Ямаха-250»), за ним — француз Жан-Демария («Сузуки-250») и англичанин Роб Херринг («Хонда-250»). Но потом постепенно все стало на свои места: упал, не удержав мотоцикл в песчаной дю-

не, Херринг, приблизился к бельгийцу неудачно начавший гонку американец Майк Ларокко («Кавасаки-250»). Буквально продирались сквозь вереницы соперников Эмиг. В довершение неудач бельгийцев сошел из-за прокола покрышки 20-летний Эвертс. «Черт возьми, — сетовал после этого Стефан, — мы проиграли чемпионат из-за «Данлопа», который не смог обеспечить нас качественными шинами». Ларокко уступил лишь Бервоетсу, зато Эмиг финишировал седьмым, показав второй результат в младшем классе мотоциклов. Разрыв между командами США и Бельгии еще более увеличился. Но если бельгийцы все еще имели призрачные шансы на победу, то у французов, англичан, а тем более голландцев и немцев, составы которых были сла-

бее, чем у лидеров, их практически не осталось.

Все стало ясно в 15 часов 30 минут, когда закончили гонку участники третьего заезда в классах машин 250/500 см<sup>3</sup>. Англичанин Курт Николл (KTM-500) без труда победил и с помощью своего коллеги Роба Херринга, занявшего четвертое место в младшей кубатуре, вывел свою команду на третью позицию. Бельгийцы сделали все, что смогли. Отчаянно сражавшийся Бервоетс выиграл-таки в своем классе машин. Зато именитый Жобе, измученный неполадками в «Хонде-500», дважды падал и оказался на финише лишь четвертым. Американцы Лайлз и Ларокко в этом заезде особенно не рисковали и спокойно довели дело до очередной двенадцатой победы. Результат тем более

поразительный, что здесь ни один заокеанский спортсмен не опускался ниже второго места.

Отличительной чертой прошедшего в Австралии чемпионата мира стало скромное количество команд-участниц — только 16. Отсутствовали сильные сборные Италии, Финляндии, Норвегии, Японии. Главный

*Подобно своему предшественнику на чемпионском троне в классе 125 см<sup>3</sup> Донни Шмит, Стефан Эвертс решил перейти в «старший класс». Но если американец и там стал чемпионом, бельгийца ожидало разочарование — только 11-е место.*

## КРОСС НАЦИЙ

### Звезд 125/500 см<sup>3</sup>

|                |     |           |     |
|----------------|-----|-----------|-----|
| 1. Ж.-М. Бэйл  | F   | Honda     | 500 |
| 2. Б. Лайлз    | USA | Honda     | 500 |
| 3. К. Николл   | GB  | KTM       | 500 |
| 4. Ж. Жобе     | B   | Honda     | 500 |
| 5. Дж. Эмиг    | USA | Yamaha    | 125 |
| 6. С. Эвертс   | B   | Suzuki    | 125 |
| 7. Й. Кьяр     | DK  | Husqvarna | 500 |
| 8. Р. ван Реес | NL  | Kawasaki  | 125 |
| 9. Дж. Маршалл | AUS | Kawasaki  | 500 |
| 10. М. Ханссон | S   | Kawasaki  | 125 |

### Звезд 125/250 см<sup>3</sup>

|                |     |          |     |
|----------------|-----|----------|-----|
| 1. М. Бервоетс | B   | Yamaha   | 250 |
| 2. М. Ларокко  | USA | Kawasaki | 250 |
| 3. Р. Херринг  | GB  | Honda    | 250 |
| 4. П. Юханссон | S   | Yamaha   | 250 |
| 5. Р. ван Реес | NL  | Kawasaki | 125 |
| 6. Д. Лахер    | D   | Suzuki   | 250 |
| 7. Дж. Эмиг    | USA | Yamaha   | 125 |
| 8. И. Демария  | F   | Suzuki   | 250 |
| 9. Й. Карлссон | S   | Kawasaki | 125 |
| 10. Ф. Болле   | F   | Yamaha   | 125 |

### Звезд 250/500 см<sup>3</sup>

|                |     |          |     |
|----------------|-----|----------|-----|
| 1. К. Николл   | GB  | KTM      | 500 |
| 2. М. Бервоетс | B   | Yamaha   | 250 |
| 3. Б. Лайлз    | USA | Honda    | 500 |
| 4. М. Ларокко  | USA | Kawasaki | 250 |
| 5. Ж.-М. Бэйл  | F   | Honda    | 500 |
| 6. Ж. Жобе     | B   | Honda    | 500 |
| 7. И. Демария  | F   | Suzuki   | 250 |
| 8. Р. Херринг  | GB  | Honda    | 250 |
| 9. Э. Эвертсен | NL  | Kawasaki | 500 |
| 10. М. Ханссон | S   | Kawasaki | 500 |

### Места команд:

|                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| 1. США            | 9. Австрия         |
| 2. Бельгия        | 10. Новая Зеландия |
| 3. Великобритания | 11. Латвия         |
| 4. Франция        | 12. Ирландия       |
| 5. Швеция         | 13. Швейцария      |
| 6. Австралия      | 14. Чехословакия   |
| 7. Нидерланды     | 15. Германия       |
| 8. Дания          | 16. ЮАР            |



Имя Майкла Ларокко почти ничего не говорит европейским любителям мотокросса. Зато на родине он — один из признанных лидеров. Чемпион США-91 в классе 125 см<sup>3</sup> в нынешнем сезоне на заводском «Кавасаки» был вторым в национальном первенстве, уступив Джеффу Эмигу на «Ямахе».



в России нет коммерческих банков, а в Австралии — русских эмигрантов?

«Кросс наций» по традиции проходит после окончания личных чемпионатов мира, среди которых наиболее интересной была борьба в первенстве на машинах класса 500 см<sup>3</sup>. Весь сезон любителей мотокросса держала в напряжении дуэль четырехкратного чемпиона мира Жоржа Жобе и обладателя трех серебряных наград Курта Николла. Англичанин слабо выступил на первом этапе

между ними решился лишь на последнем 12-м этапе в швейцарском Роггенбурге. Англичанин и здесь выиграл три заезда, однако бельгиец ответил тремя вторыми местами и опередил соперника в итоговой таблице всего на два очка. Жорж Жобе стал пятикратным чемпионом мира и, как поговаривают, намерен оставить мотокросс. Николл же в четвертый раз оказался вторым, подтвердив свою репутацию вечно «серебряного».

В 1991 году бельгийцы заняли в этом классе машин все три призовых места. В прошлом сезоне эти позиции им пришлось сдать: кроме Николла их потеснил еще и американец Билли Лайлз, ставший обладателем бронзовой медали. Да и в двух других классах мотоциклов произошла почти полная смена лидеров. В кубатуре «250» два года назад властвовали американцы Т. Паркер и М. Хилли. Прошедший сезон ознаменовался высадкой заокеанского десанта в составе Донни Шмита и Боба Мура, которые доказали, что этот класс чисто американский. Первому даже не понадобилось ехать на заключительный этап в Японию: его чемпионскому титулу уже никто не угрожал.

Кстати, Мур был серебряным призером первенства мира-91 в классе 125 см<sup>3</sup>. В прошлом году американцы не проявили особого интереса к этой кубатуре и чемпионат здесь стал Грег Альбертин из ЮАР, два других призера — голландцы. Но факты, как говорят, упрямая вещь: авторитет спортсменов США в мотокроссе неумолимо укрепляется. Это доказали «Кросс наций» и личные первенства. Причем они позволяют себе роскошь чуть ли не каждый год делегировать на чемпионаты мира неизвестных доселе в Европе гонщиков. Какой же кладезь талантов за океаном!

**Б. ЛОГИНОВ**

судья даже потребовал принятия санкций к тем национальным федерациям, которые проигнорировали командный чемпионат мира, поскольку они, мол, дискредитируют эти соревнования, проводящиеся с 1947 года.

Зато порадовали спортсмены Латвии. Не прошло и двух лет со времени восстановления членства в ФИМ федерации мотоспорта этой страны, а ее кроссмены не только приехали за тридцать земель, но и выглядели

в «Кроссе наций» вполне достойно. Во всяком случае 11-е место команды Латвии, оставившей позади себя ирландцев, швейцарцев, чехословаков, немцев и представителей Южно-Африканской Республики, — это несомненный успех. Латвийской сборной помог рижский коммерческий банк и соотечественники-эмигранты, много лет живущие в Австралии. Они раздобыли мотоциклы и оплатили труд местных механиков. Интересно, неужели

в США (сход, восьмое и шестое места по заездам), дав бельгийцу фору сразу в 23 очка. Затем Курт медленно, но верно стал сокращать разрыв. Но, увы, следующая неудача постигла его, как ни странно, дома, в Англии, на седьмом этапе, где снова сход и пятое, четвертые места. Казалось, для Николла все кончено, но на финише он предпринял удивительный спурт (что ни заезд — победа) и заставил изрядно попотеть Жобе. Исход поединка

| 500 |                               | USA      | CS       | A        | SF       | RSM      | D        | GB       | F        | NL       | B        | L        | CH       | очки |
|-----|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------|
| 1   | Жорж Жобе (В), Honda          | 13.11.17 | 15.15.15 | 13.20.13 | 15.20.17 | 13.8.11  | 15.20.20 | 17.15.15 | 20.17.17 | 9.17.20  | —17.17   | 15.15.17 | 17.17.17 | 546  |
| 2   | Курт Николл (GB), KTM         | —8.10    | 17.20.17 | 17.13.15 | 20.17.20 | 20.17.20 | 20.8.17  | —11.13   | 17.15.—  | 15.15.11 | 20.15.20 | 20.20.20 | 20.20.20 | 544  |
| 3   | Билли Лайлз (USA), Honda      | 15.17.13 | —13.8    | 20.15.17 | 17.15.13 | —15.3    | 17.—15   | 20.20.20 | 15.20.15 | 20.20.17 | —.—13    | 11.11.15 | 15.15.—  | 460  |
| 4   | Жозель Сметс (В), Honda       | —.—.5    | 8.6.10   | —10.10   | 13.13.11 | 10.—10   | 9.—.9    | 13.7.17  | —8.10    | 17.9.13  | 4.8.—    | —8.9     | —.—.9    | 258  |
| 5   | Франко Росси (I), KTM         | —.—.4    | 20.17.20 | 15.17.20 | 1.—.—    | 15.20.—  | 7.—.11   | —        | —11.20   | —        | —9.—     | 13.—.—   | 10.11.—  | 252  |
| 6   | Йохан Боонен (В), Kawasaki    | 5.—.9    | 13.—.11  | 7.11.4   | 13.—.10  | 4.11.15  | —15.—    | 10.17.—  | 5.10.5   | 7.10.—   | 17.3.4   | —.—.6    | 5.7.7    | 241  |
| 7   | Юрген Нильссон (S), Honda     | 8.—.7    | 9.9.13   | 3.—.3    | —.—.8    | 6.7.13   | 13.10.—  | 6.8.6    | 4.4.8    | 4.11.10  | —7.10    | 7.9.1    | 9.6.15   | 234  |
| 8   | Дирк Гекенс (В), Honda        | —4.—     | —8.2     | 4.8.—    | 6.3.5    | 1.10.7   | 10.11.8  | 11.6.8   | 8.2.—    | 10.13.8  | 6.2.8    | 10.10.7  | 6.5.5    | 212  |
| 9   | Джереми Уотли (GB), Honda     | 9.9.—    | —10.6    | 9.6.—    | —        | —13.8    | 11.13.10 | 15.13.10 | 13.13.13 | 8.3.—    | 7.—.—    | —        | —        | 199  |
| 10  | Маркус Хилссон (GB), Kawasaki | 10.10.11 | 6.11.7   | 10.—.5   | 9.—.15   | —        | —17.13   | —        | —        | —        | 15.20.15 | —2.—     | 13.9.—   | 198  |



# СОВНАРХОЗ ДАЕТ «ДОБРО»

«Это совершенно невозможно, мой дорогой. У них тогда был совершенно другой уровень технического развития. И если кто-то уверяет вас, Джек, что русские и вправду построили двигатель формулы 1, то он просто говорит неправду». Такой была реакция Джона Пекарека, шефа отдела внешних сношений «Дженерал Моторс», на утверждение Джека Ямагучи, что 28 лет назад в России был построен двигатель формулы 1, причем собственной конструкции. Известный японский журналист не назвал источник информации — он почерпнул ее из маленькой заметки в немецком журнале «Ралли-рейсинг», но подробностей не знал. Волею обстоятельств Ямагучи и кто-то встретились в местечке Биг-Скай, что в американском штате Монтана. Он спросил меня, слышал ли я, как русский автомобильный журналист, о проекте мотора формулы, построенного заводом «Москвич». Я ответил, что не только слышал, но и знаю, причем из первых рук, поскольку был одним из разработчиков этого проекта. Чтобы рассеять недоумение — во взгляде, выражении лица, междометиях, — пришлось рассказать ему всю историю. Вот она.

На МЗМА (так в 50—60-е годы назывался московский завод, выпускавший «москвичи») благодаря инициативе начальника экспериментального цеха, а позже заместителя главного конструктора Игоря Александровича Гладиллина с 1953 года стали строить опытные образцы гоночных автомоби-

лей. К 1959 году на гонках появились машины «Москвич-спорт», «Москвич-Г1», «Москвич-Г2». На них заводские спортсмены добились хороших результатов, и приказом директора МЗМА от 6 июля 1959 года на заводе была создана конструкторская группа из трех и испытательная лаборатория из четырех человек.

Первоначально, когда под руководством Гладиллина я приступил к компоновке «Москвича-Г3» (в технической документации он назывался тогда еще моделью «407Г», а в финансовой — «Юниор»), то вся группа состояла из меня одного. Более того, я еще числился инженером-конструктором бюро кузовов. Лишь с января 1961 года формально я стал руководителем группы. В ней постоянно работали Виктор Щавелев и Марк Мильштейн, но периодически подключали других конструкторов: Виталия Фатеева, Галину Рославецву, Отара Гургенидзе, Зи-

наиду Парахину. Общими усилиями мы сконструировали две модели: «Москвич-Г3» и «Москвич-Г4» (в начальной стадии проектирования — «Юниор-2»), тележку для транспортировки гоночных автомобилей, вариант кузова «купе» для «Москвича-407».

Все гоночные «москвичи» оснащались форсированными двигателями моделей «407», «408» и «412». Для первых двух потолок мощности был 81 л. с., для последнего — 100 л. с. В то же время машина «Г4» по возможностям шасси могла быть оснащена и более мощным мотором, если бы такой имелся. Можно было бы использовать двигатели «Форд-Кортина-Лотос» и ФИАТ-1500, которые тогда получил завод на сравнительные испытания. Оба — с двумя распределительными валами в головках цилиндров (схема 2ОНС), двумя двухкамерными горизонтальными карбюраторами «Вебер-40ДКО». Рабочий объем этих моторов —

1600 см<sup>3</sup>, а мощность — 100—105 л. с. при 5500 об/мин. Они вполне разместились бы в моторном отсеке «Москвича-Г4» и сделали бы эту машину бесконкурентной в чемпионатах страны по кольцевым гонкам.

Но... моторы эти, во-первых, не были обеспечены запчастями, а, во-вторых, на МЗМА в те годы очень крепко в каждом сидел заводской патриотизм. И мы не были исключением.

Продумывали сначала вариант мотора ГАЗ-21 (у него легкий блок из алюминиевого сплава и очень жесткий пятипорный коленчатый вал) с укороченным ходом поршня. Для такого мотора намечали сделать головку цилиндров по схеме 2ОНС. Столкновения доводов и контрдоводов были бесконечными. Этот вариант забраковали. Тогда Гладиллин предложил использовать опыт мотоциклетного ЦКБ в Серпухове. Дело в том, что в начале шестидесятых годов



Сегодня «Москвич-ГД1» (гоночный двигатель формулы 1) — экспонат заводского музея АЗЛК. Точнее, не двигатель, а силовой агрегат, поскольку пятиступенчатая коробка в блоке с главной передачей создавались именно для этого мотора. Рядом — автор статьи Л. Шугуров.

ЦКБ вело активное сотрудничество с заводом ЯВА в деле постройки и доводки гоночных мотоциклов с четырехтактными двигателями. Одна из моделей класса 350 см<sup>3</sup>, «Восток-С360», оказалась очень удачной. На ней гонщики Чехословакии и СССР занимали призовые места на отдельных этапах первенства мира.

Двухцилиндровый двигатель «Восток-С360» при рабочем объеме 348 см<sup>3</sup> развивал мощность 51 л. с. при 10 500 об/мин. Его литровая мощность — 146 л. с./л. превышала аналогичный показатель для лучших автомобильных двигателей формулы 1 1962—1963 гг. Более того, этот мотор к 1963 году рекомендовал себя очень надежным и полностью доведенным. Велик был соблазн взять его за основу для гоночного двигателя «Москвич».

В двигателестроении есть такое понятие — отсек или секция. Когда идет работа по доводке новой многоцилиндровой конструкции, проще и дешевле доводить рабочий процесс (варьировать профилем кулачков, размерами и формой газовых каналов, формой камеры сгорания и т. п.) на одноцилиндровом отсеке его. Для нас таким отсеком и стал «Восток-С360», правда, охлаждение у него было воздушным, а наш

мотор мы намечали охлаждать водой.

Надо сказать, что идея принять за отсек уже отработанный мотор гоночного мотоцикла ненова. Во всяком случае, она получила практическое применение при создании в 1954 году английского двигателя для гоночного автомобиля «Вануолл». Тогда секцией для него стал одноцилиндровый (500 см<sup>3</sup>, 47 л. с.) «Нортон».

Гладилин признал эту идею здоровой. Но, чтобы она могла жить, требовались деньги. В середине шестидесятых директор нашего завода поддерживал создание любых новых конструкций, полагая, что они помогают накапливать инженерный опыт и образуют фонд технических разработок, которые так или иначе окажутся полезными в будущем.

Мало было иметь добрые намерения, нужно было найти понимание у тех, кто такие работы финансировал. Тогда не существовали министерство автомобильной промышленности и другие отраслевые министерства. В 1957 году повел свежий ветер экономических перемен — родились совнархозы, местные органы управления промышленностью. Совнархозы, во всяком случае московский, всячески поощряли научно-исследовательские работы на заводах и щедро их финансировали. Так было вплоть до

Заместитель главного конструктора АЗЛК Игорь Александрович Гладилин (1907—1974), инициатор постройки гоночных автомобилей «Москвич». Под его руководством на МЗМА (ныне АЗЛК) спроектированы и построены пять моделей гоночных машин.

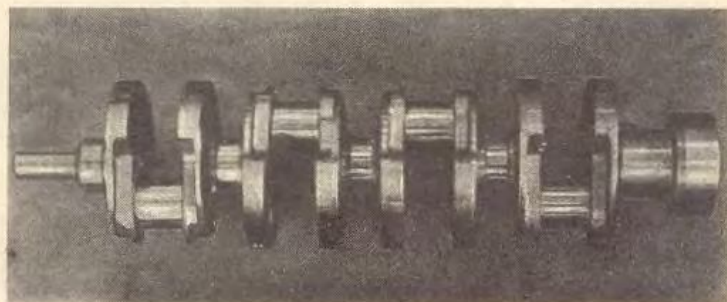
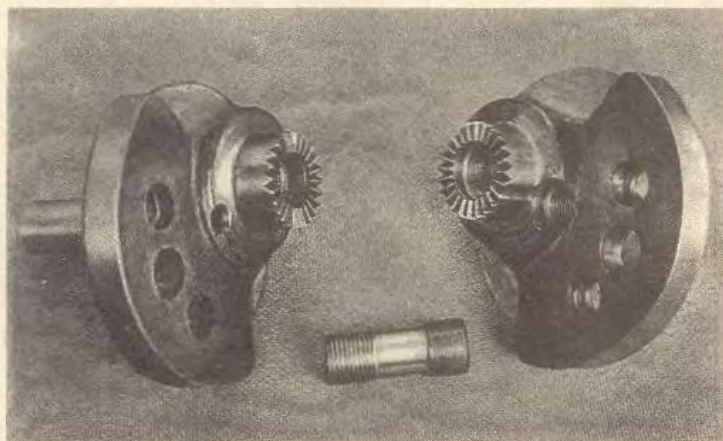


1965 года, когда эти органы упразднили.

И вот наш завод и наша конкретная тема «Гоночный автомобиль формулы 1» получили достаточно средств, чтобы приступить к проектированию. Для меня те годы, которые прошли на МЗМА (1958—1967 гг.), как для конструктора стали самыми счастливыми. Практически

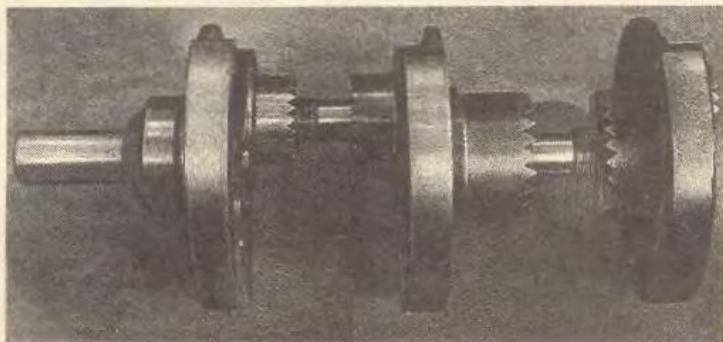
все, что начертишь, могло быть воплощено в металле и поставлено на ход — было бы желание использовать все возможности. Случай идеальный.

Гладилин поучал, что если хочешь, чтобы твоя конструкция увидела свет раньше других, ежедневно утром отправляйся в экспериментальный цех и гляди, где, на ка-



Коленчатый вал ГД1, выполненный по схеме «Хирт». Его детали, снабженные треугольными торцевыми шлицами, стягиваются посредством болтов с дифференциальной резьбой. Благодаря разнице в шаге резьбы на правом и левом концах болта при его заворачивании в шлицевом стыке образуется натяг и обе детали прочно скрепляются.

Две части коленчатого вала. При их соединении на шатунную шейку надевается закаленная втулка, по шлифованной поверхности которой (диаметр 48 мм) работают два ряда 5-мм роликов шатунного подшипника. На коренных шейках (их диаметр 45 мм) роль таких распорных втулок играют внутренние кольца коренных роликоподшипников.



ком станке заканчивается обработка той или иной детали. Рабочие все сдельщики, мастерам важно их загружать работой — были бы под рукой чертежи. Если не будешь ждать, пока до твоих деталей дойдет черед, а станешь высматривать «окна» для них и «проталкивать» свои детали, так твой мотор сделают раньше, чем прототип самого нужного серийного двигателя.

Итак: есть идея, деньги, метод оперативного изготовления и теперь дело за ЦКБ. С ним мы заключили договор о сотрудничестве. Всеволод Вячеславович Рогожин (директор), Николай Васильевич Однолюбо (главный инженер), Святослав Юрьевич Иваницкий (главный конструктор), Борис Сергеевич Карманов (ведущий конструктор модели «С-360») оказывали нам всяческую помощь. Опытное производство ЦКБ взялось изготовить для нашего мотора (его индекс — ГД1) детали, однотипные с мотоциклетными. Более того, они снабдили нас чертежами, технологией, делились опытом, консультировали.

Мы решили использовать от «Востока-С360» поршни с кольцами, клапаны с пружинами и рокерами, повторить форму камеры сгорания, газовых каналов, кулачков, использовать конструкцию клапанного механизма, состав-

ного коленчатого вала, а также его роликоподшипников, системы зажигания. Таким образом, мы выигрывали время на доводку всей конструкции — ведь наш ГД1 являлся собой учетверенный «Восток-С360».

Основа всего двигателя — составной коленчатый вал, детали которого соединяются треугольными торцевыми шлицами и стяжными дифференциальными болтами. Такая конструкция создана немецкой фирмой «Хирт» и применялась на гоночных моторах «Ауто-Унион» и «Порше-550».

Выбор «Хирта» сделали не только потому, что идею составного коленчатого вала реализовал ЦКБ. Для быстрого гоночного мотора (более 10 000 об/мин) заводы СССР не выпускали специальных гоночных вкладышей, а рассчитывать на импортные «Вандервелл», которые стоили немалых денег в валюте, мы не имели возможности. Поэтому отказались от подшипников скольжения для коленчатого вала в пользу роликовых. А они потребовали применения неразъемных шатунов (ролики разбегаются при работе стык крышки разъемного шатуна) и сборного коленчатого вала (иначе роликоподшипники не наденут на коренные шейки). В результате составной коленчатый вал с роликоподшипниками, маслоотража-

тельными лабиринтными шайбами, широкими щеками получился достаточно длинным. И межцентровое расстояние смежных цилиндров пришлось вынужденно принять в 110 мм. Поэтому двигатель оказался не таким уж легким — 148 кг.

Раз коленчатый и распределительный валы уложены в подшипниках качения, то смазку к ним надо подавать под небольшим давлением, а к рокерам и другим узлам скольжения масло шло под высоким давлением. Все масло из картера двигателя откачивалось насосом (вместе с пеной) в пеногаситель, затем в маслорадиатор, а оттуда в бак, из которого насос подавал охлажденную и отстоявшуюся смазку снова к узлам трения. Все для нас было внове, все несло с собой проблемы. Отлить из алюминиевого сплава сложной формы картер на МЗМА оказалось невозможно, заказали в НАМИ. Отливки из магниевого сплава (масляный поддон и крышки клапанного механизма) тоже делали на стороне — не владели нужной технологией.

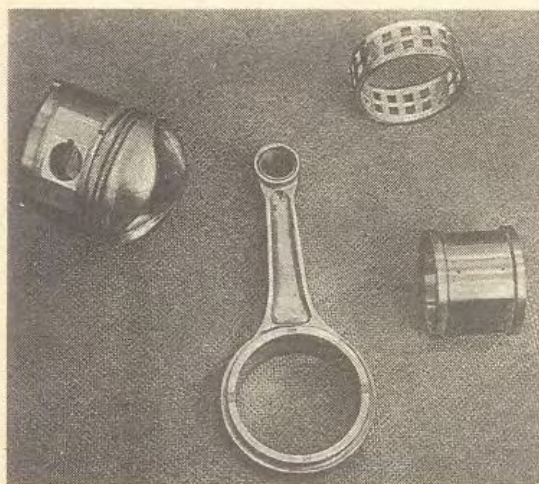
Необходимой инфраструктурой наша промышленность не располагала, и рассчитывать на отечественные 10-мм гоночные свечи или вертикальные сдвоенные карбюраторы не приходилось. Выручил начальник отдела экспортных поставок

МЗМА, суровый на вид Александр Иванович Цимбал. По своим каналам достал для нас свечи «Лодж-RL49» и карбюраторы «Вебер-280DKB». Причем сделал безо всяких письменных запросов — просто понимал, что это позарез нужно и обсуждать в данном случае нечего.

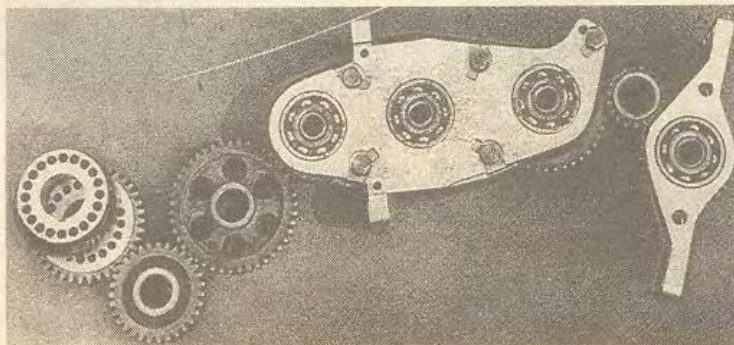
Отдельной проблемой было зажигание. На «Востоке-С360» применялись двухмолоточковый прерыватель чехословацкой фирмы ПАЛ и две двухискровые катушки зажигания. Электронных бесконтактных систем зажигания тогда у нас в стране никто еще не видал, не говоря о том, чтобы знал. Магнето, которые выпускались нашими заводами, с длинными, имеющими большую инерцию молоточками, надежно работали только до 6000 об/мин.

И тогда мы, заполучив в ЦКБ чертежи высокооборотных прерывателей ПАЛ, сконструировали свой вариант. На каждом заднем торце каждого из четырех распределительных валов (распределительный механизм на ГД1 был по схеме 2ОНС) поместили по прерывателю (каждый обслуживал по четыре свечи). Распределителя не было, а вместо него работали восемь двухискровых катушек, которые нам любезно изготовил отдел электрооборудования ЦКБ.

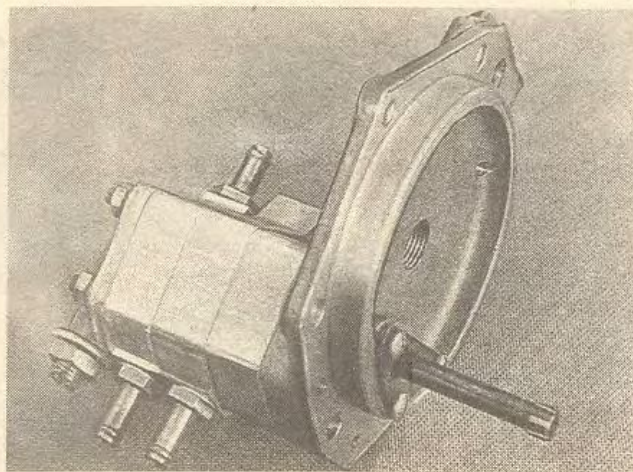
Сами мы не могли сделать легкие и очень delicate



Поршни для ГД1 были двух видов — литые из алюминиевого сплава и кованые (точнее, горячештампованные) из сплава АК-5. В большой головке неразъемного шатуна помещался роликоподшипник с титановым сепаратором.



Масляный трехсекционный насос, установленный в передней части картера, приводился торсионным валиком от набора распределительных шестерен. Откачивающая секция расположена у основания насоса, две нагнетающих — впереди нее.



Вращение от коленчатого вала к четырем распределительным валам передавал набор из 15 шестерен. По сравнению с цепным такой привод не деформируется, что приводит к сбою фаз и даже удару клапана о поршень.

по технологии молоточки прерывателя с твердосплавными контактами. Поехали на завод автотракторного электрооборудования АТЭ-2. Главный конструктор Григорий Яковлевич Глязер рассказал нам о плане, нехватке оборудования, невозможности изготовить нужные нам детали и, пошумев, обещал помочь «пробить» заказ. И пробил, довольно быстро.

Конечно, никто в стране не мог делать легкие и прочные сепараторы для шатунных роликоподшипников. Дюралевые при 10 тысячах оборотов «распухают», ролики в них перекашиваются, весь кривошип заклинивает, и он разрушается. Тут хочу заметить, что в этих условиях допустимый радиальный зазор роликов не может быть больше 0,04 мм. Мы решили сделать сепаратор из титанового сплава В-95. Посоветовались с технологами из очень серьезного «почтового ящика» в Химках. Они порекомендовали нам материал, термообработку, технологию, помогли достать прутки сплава. Мы же придумали приспособление для точной прошивки и калибровки окон в сепараторе для роликов.

Усилиями энтузиастов, добровольцев и сочувствующих двигатель ГД1, который начали проектировать в 1963 году, в 1965-м собрали. Но для отладки и доводки на заводе тогда не было стенда, соот-

ветствующего его мощности. Обкатку провели на своем стенде, а для серьезной доводочной работы пришлось становиться на очередь в НАМИ, где тогда был единственный на всю страну стенд, пригодный для столь быстроходного и мощного двигателя.

Первые «прогоны» на стенде мы сознательно ограничили режимом 6000 об/мин. Двигатель требовал корректировок зажигания, систем смазки и питания. В конце концов мы сняли мощность 162 л. с. при 6000 об/мин и, чтобы внести небольшие поправки в конструкцию, вернулись на завод. Мы рассчитывали продолжить доводку, но в 1967 году стало ясно, что стенд в НАМИ занят надолго. Гоночная формула 1 с 1 января 1966 года успела измениться — предельно допустимый рабочий объем был поднят с 1500 до 3000 см<sup>3</sup>. Мы опоздали, да и средства на гоночные машины нам урезали — возродившийся в 1967 году Минавтопром направил основные ассигнования на другие, с его точки зрения более важные задачи.

Сегодня двигатель «Москвич-ГД1» стоит в музее АЗЛК, заблокированный со специальной 5-ступенчатой трансмиссией. Это почетный экспонат, экзотика. Я же, покинув завод в марте 1967 года, понял, что «хрустальная

мечта» на моем веку уже не осуществится. Время от времени заходя в заводской музей, с удовлетворением отмечаю, что хоть наша 5-ступенчатая трансмиссия получила право на существование. Изготовленная, как и ГД1, в двух экземплярах, она верой и правдой служила на гоночных автомобилях «Москвич-Г5», которые, в частности и благодаря ей, трижды (в 1969, 1972 и 1973 гг.) первенствовали на чемпионатах СССР.

Для дорожных испытаний двигателя ГД1 в 1967 году было подготовлено одно шасси «Москвич-Г5» с расширенной рамой, но на гоночную трассу этот двигатель так ни разу не выехал.

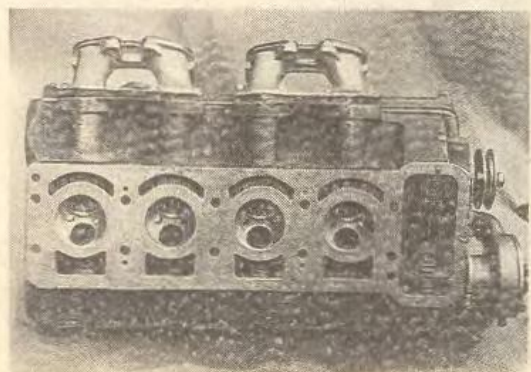
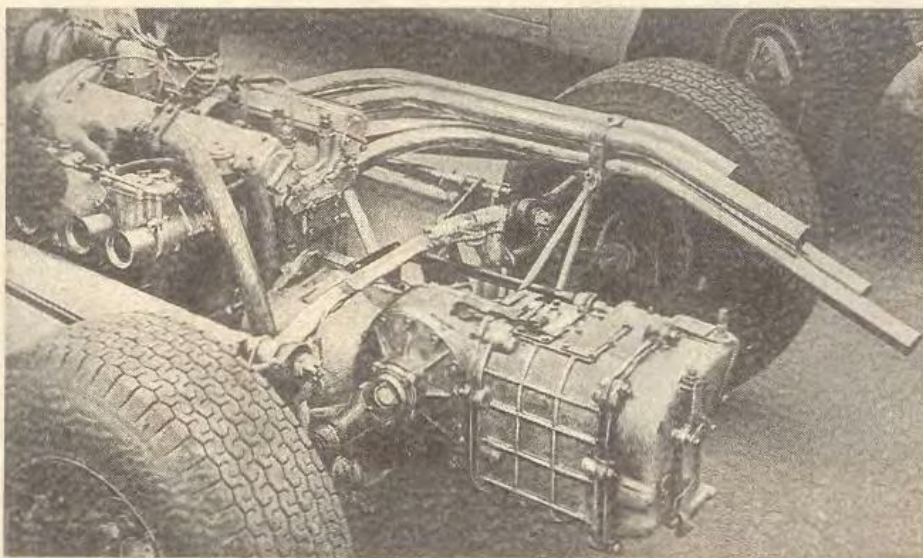
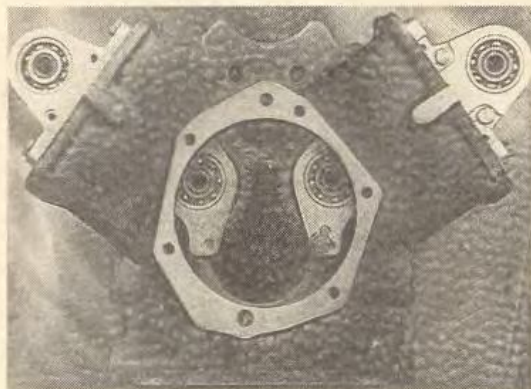
Счастливые стечение обстоятельств плюс энергия энтузиастов помогли родиться первому в России двигателю

формулы 1. Но для доведения до конца генеральной идеи требовались наличие специальной инфраструктуры в стране и гоночной команды с валютным обеспечением для выездов на этапы первенства мира. За этим стояло отсутствие производства специальных шин, масел, отсутствие валюты, гоночного оборудования и многих других составляющих. Стартовать в формуле 1 с собственным автомобилем даже при наличии солидных финансовых средств и тогда и сегодня возможно лишь при опоре либо на отечественную инфраструктуру, либо на международную кооперацию. Мы тогда лишь прикоснулись к формуле 1, однако удержать ее в руках не смогли. Но отрицательный результат — это тоже результат.

Л. ШУГУРОВ

### Техническая характеристика двигателя «Москвич-ГД1»

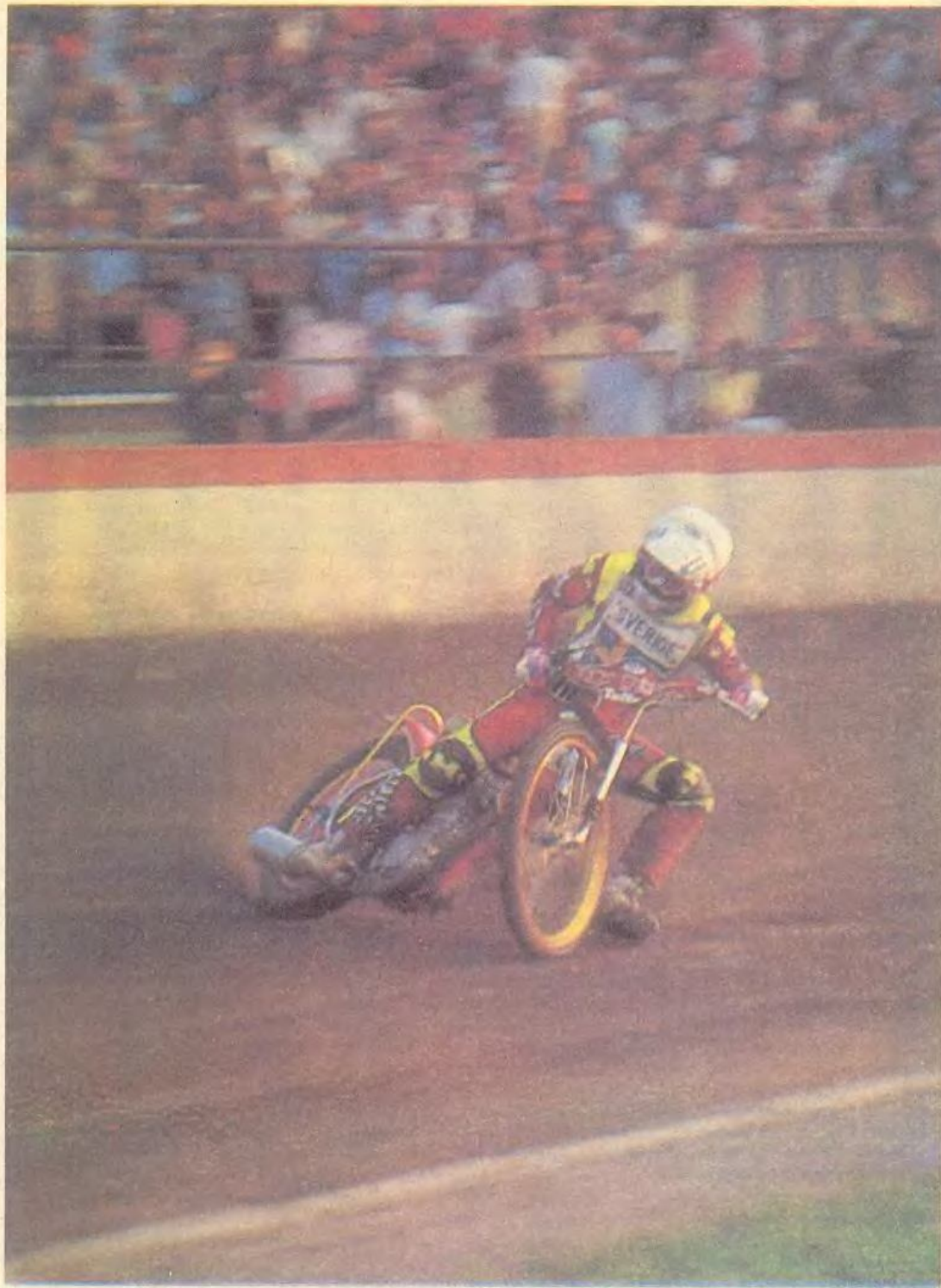
Число цилиндров — 8. Угол между блоками цилиндров — 110°. Диаметр цилиндра — 62 мм. Ход поршня — 62 мм. Рабочий объем — 1495 см<sup>3</sup>. Степень сжатия — 10,7. Система питания — 4 сдвоенных вертикальных карбюратора «Вебер-280DKB». Клапанный механизм — 2ОНС. Угол развала клапанов — 79°. Диаметр клапанов: впускного — 32 мм, выпускного — 29 мм. Габарит двигателя: длина — 770 мм, высота — 630 мм, ширина — 666 мм. Сухая масса двигателя (без выпускных труб, водопроводов, сцепления) — 148 кг. Расчетная мощность — 200 л. с. при 10 500 об/мин.



Вид спереди на блок цилиндров. Их левый ряд смещен вперед на 20 мм относительно другого (на ширину шатуна), чтобы разместить два шатуна на общей шатунной шейке коленчатого вала. Шаг цилиндров — 110 мм.

Вид снизу на головку двигателя: два клапана и две 10-мм свечи на цилиндр. Бросаются в глаза широкие протоки для охлаждающей жидкости.

Пятиступенчатая коробка передач ГД1 в блоке с главной передачей на гоночном автомобиле «Москвич-Г5».



Точка зрения

# СПИДВЕЙ НА КРУТОМ ПОВОРОТЕ

Организаторы финала личного чемпионата Европы в гонках по травяному треку, который проходил в бельгийском городе Алкене, с прохладцей, мягко говоря, отнеслись к своим обязанностям. Уже первое знакомство тренеров со спортивной аренной вызвало нарекания в адрес устроителей соревнования. Дорожка трека, вся перепаханная, напоминала скорее трассу для мотокросса, освещение же вообще не выдерживало критики. В таких условиях падения и травмы гонщиков были неизбежны.

К сожалению, первыми жертвами стали российские спортсмены. Олег Кургузкин выбыл из борьбы уже на тренировке: в темноте потерял ориентировку и был отправлен в госпиталь со сломанной ключицей. Чемпион Европы 1991 года в этой дисциплине спидвея Риф Саитгареев смог принять только два старта, после чего с травмой поступил в распоряжение медиков. Винить в наших бедах организаторов финала в Алкене бессмысленно. Какая ни была бы здесь опасная трасса, все участники находились в равных условиях. Сумели же к ним приспособиться лучше других спортсмены Голландии, которых в итоговой таблице шестерки сильнейших оказалось трое, в том числе и чемпион А. Хельм.

Гораздо честнее и справедливее другое объяснение. На фоне общего упадка нашего спидвея в 1991 году произошло чудо: Саитгареев, никогда прежде не выступавший на травяных треках, стал чемпионом Европы, и всем очень хотелось, чтобы и в минувшем сезоне он повторил успех. Хотя спортивное руководство ничего не сделало для этого — свой первый чемпионат России или СНГ в гонках по травяному треку у нас так и не удосужились провести. А ведь только постоянная практика создает фундамент для возможных побед.

Разговор о положении дел в спидвее начался с упоминания конфуза в Алкене не случайно. Несмотря на нашу бедность, о которой еще пойдет речь, мы решились в прошлом году на отчаянный шаг — впервые кинули в борьбу своих гаревиков на все имеющиеся в международном спидвее восемь фронтов: личный и командный чемпионаты мира, личные мировые первенства среди пар, в гонках по длинному треку, среди юниоров,



Кубок чемпионов, европейские первенства по травяному треку и на мотоциклах с коляской. И всюду результаты неутешительные. Лишь в двух дисциплинах — на травяном треке, как уже сказано, а также в споре юниоров наши спортсмены добрались до финала. Добавим сюда Кубок чемпионов, где отборочных соревнований не существует, и каждый сильнейший гравевик той или иной страны сразу же получает право выступать в решающих стартах. В остальных

чемпионатах спортсмены России, Украины и приданный нам эстонец Р. Аас едва добрались до полуфиналов. Такие скромные результаты стали, увы, традиционными. Уже на протяжении многих лет мы выказываем неспособность на равных бороться с мастерами-профессионалами из Англии, Австрии, Германии, Голландии, Дании, Швеции и США.

Впрочем, чему тут удивляться. Советский, если пользоваться прежними терминами, спидвей, родившийся в 1956 году, никогда не был баловнем судьбы. Даже в «золотые», вернее сказать «серебряные» 60-е годы, когда уфимец Игорь Плеханов дважды подряд становился вице-чемпионом мира, а наша команда четырежды выигрывала «серебро», у нас не было четко разработанной методики тренировок, заботы об экипировке спортсменов, попыток создать свой оптимальный чемпионат, который компенсировал бы недостаток соревнований на высшем уровне в связи с тем, что ведущие мастера много времени тратили на переезды как внутри огромного Союза, так и в зарубежных странах. Да, бывший ДОСААФ много строил. Сооружались новые треки в Уфе, Черкесске, Полтаве, Кемерово, Ровно, Новосибирске, Омске, Ленинграде, приспособлялись под спидвей футбольные и легкоатлетические стадионы. Но некомпетентное руководство моторными видами спорта забывало о главном: важно не количество спортсооружений, а их качество. А о его

доисторическом уровне у нас пошла молва на Западе уже в те 60-е годы, и она справедлива до сих пор.

Сооружение гравевой дорожки, отвечающей международным требованиям, не такое уж дорогостоящее дело. А выигрыш несомненный — мастерство на ухабах не отшлифуешь. Но мы, ничего не делая в этом направлении, гордились и радовались своей расхлябанности, даже извлекали из нее сиюминутную выгоду. Скажем, приезжали к нам спортсмены-иностранцы в тот же Черкесск. Им любезно предоставлялась возможность потренироваться на укатанной дорожке, а в ночь перед соревнованиями она перепачкивалась. Гости в изумлении, они беспомощны, зато наши — на коне и легко преодолевают отборочный этап. И неважно, что дальнейшая их судьба предрешена, главное, выиграли дома, порадовали своих руководителей.

То, что мы имели тогда целое созвездие имен — Игорь Плеханов, Борис Самородов, Геннадий Куриленко, Юрий Чекрынов, Габдрахман Кадыров, Валерий Клементьев, Всеволод Неритов, Виталий Шило, Виктор Трофимов, — скорее исключение из правил, чем закономерность.

Все они были фанатами спидвея, обладали исключительным талантом и тренировались самостоятельно, находя сами в себе резервы повышения мастерства. Но их спортивный путь, за исключением Трофимова, оказался коротким.

Наш отечественный спидвей был гораздо еще на одну

выдумку — полное пренебрежение к тренерским кадрам. Никто из названных звезд так и не был приглашен к руководству команд (сказанное не относится к Клементьеву, погибшему на тренировке в Зеленокумске, и Неритову, покинувшему Центральный автотоклуб из-за искусственно создававшихся вокруг него неурядиц). Судьба остальных просто неизвестна. Такую роскошь с забвением мастеров экстра-класса, которые могли бы очень многое сделать как тренеры, вряд ли позволяли в каком-либо другом виде спорта.

Можно, конечно, возразить: наставников в зарубежных профессиональных клубах по спидвею не существует, и тем не менее гонщики долгое время держатся в лидерах на самых престижных соревнованиях. Это не совсем так. Знаменитый датский гравевик О. Олсен, многократный чемпион мира, по окончании спортивной карьеры организовал в своей стране школу спидвея. И через несколько лет Дания стала поставщиком чемпионов в этом виде спорта. Не счесть наград, которые завоевали на мировых первенствах воспитанники Олсена — Х. Нильсен, Э. Гундарссон, Ж. Педерсен и многие другие, всем теперь известные мастера.

Однако вернемся к нашим дням. К прежним проблемам, которые не удалось расхлебать до сих пор, добавились новые, куда более серьезные. Что поделаешь, от времени не убежишь, спорт не мог не отразить в своей судьбе свалившиеся на нас

#### ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА Вроцлав (Польша), 24 августа

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 1. Гэри Хавелок (GB)     | 14 |
| 2. Пер Юнссон (S)        | 11 |
| 3. Герт Хандберг (DK)    | 10 |
| 4. Томми Кнудсен (DK)    | 9  |
| 4. Хенрик Густафссон (S) | 9  |
| 6. Джон Йоргенсен (DK)   | 8  |
| 7. Джимми Нильсен (S)    | 7  |
| 8. Сэм Ермоленко (USA)   | 7  |
| 9. Кельвин Тейтум (GB)   | 6  |
| 10. Славомир Драбик (PL) | 6  |
| 11. Рик Миллер (USA)     | 6  |
| 12. Ронни Корри (USA)    | 6  |
| 12. Митч Ширра (NZ)      | 6  |
| 14. Зданек Тессар (CS)   | 5  |
| 14. Тонни Рикардссон (S) | 5  |
| 16. Брайан Каргер (DK)   | 4  |

лишения, и спидвей не исключение, он тоже живет не на отшибе. Особенно больно ударили по нему кризис в экономике и связанный с ним валютный голод. Известно, что отечественная промышленность никогда не выпускала трековых мотоциклов. Все прежние годы нас с избытком обеспечивал ими чешский завод «ЯВА». Он и теперь готов поставлять нам свои машины, но за 4,5 тысячи долларов за штуку. Немалых валютных средств стоят запасные части, покрышки, без которых век трекового мотоцикла может исчисляться несколькими месяцами. А между тем ЯВА в спидвее — не последний крик моды: для длинных трекков предпочтительнее английские «годдены», а для классических 400-метровых дорожек — итальянские GM, но они еще дороже.

Спидвей у нас попал в финансовый и технический тупик. За выезды наших ведущих мастеров на официальные соревнования, наверное, можно не беспокоиться: в Центральном автомотоклубе всегда было сильное спидвейное лобби (особенно сейчас), оно не оставит на произвол судьбы столь романтический и прибыльный участок работы, связанный с поездками в дальнее зарубежье. Тем более, тот же Р. Сантгареев, М. Старостин, О. Кургузин попали на заметку некоторых западных фирм и механиков, готовых обеспечить их современной техникой, экипировкой за рекламу своей продукции. Но и тут, похоже, в нынешнем году нам придется потуже затянуть пояса: вряд ли мы осилим участие во всех восьми чемпионатах мира и Европы. И собственно чего ради? Ведь в России, как и на Украине, не проводятся национальные чемпионаты в парных гонках, на травяных треках, на мотоциклах с коляской и очень редко на длинной дорожке. А не имея практики дома, нечего рассчитывать на успех за рубежом.

Сложнее дело с клубами, со всем тем, что связано с проведением внутренних соревнований. Команды, получившие несколько лет назад статус профессиональных, еще не окрепли и в большинстве своем находятся в финансовой зависимости от тех предприятий и организаций, на содержании которых находятся. Не случайно в прошлом году прекратили свое существование шесть коллективов — по три в России и на

Джимми Нильсен (слева) и Пер Юнссон.

Украине. Центральный клуб пошел на сокращение спортивного календаря. Так, в командном чемпионате были упразднены лиги и двухкруговые турниры с переездами. В минувшем сезоне клубы разделили по территориальному признаку на четыре зоны, по два сильнейших выступили в полуфинале и решающей встрече.

Но тут возникла другая проблема. Наши мастера и раньше значительно уступали в количестве стартов зарубежным соперникам, что снижало их шансы на успех. Теперь это отличие стало еще разительнее. Не зря, однако, говорят: из любого безвыходного положения всегда есть выход. Прежде всего, нам следует позаботиться о юниорах — будущем спидвея. Не так, как раньше. Где, к примеру, сейчас вице-чемпион юниорского европейского первенства-79 Айрат Файзулин, чемпион 1986 года Игорь Марко? Никто не знает. Между тем последнего упорно приглашали заключить контракт с польским клубом города Быдгощ. Автор этих строк привез официальную бумагу от Польского мотосоюза в спортивное управление ЦК ДОСААФ СССР, где ее счастливо похоронили. Мы упустили время, теперь его нужно наверстывать.

Нам позарез нужны товарищеские соревнования у себя дома и за рубежом для гонщиков-юниоров. Раньше такие встречи были. Последнее турне шведов по городам России организовал профессиональный клуб «КамАЗ». Спасибо, правда, за это ему не сказали. На заседании ФМС СССР больше интересовались, на каком основании главный судья получал за свою работу суммы, превышающие официальные минимальные нормы. Вот эта привычка лезть в чужой карман и не видеть блага для общего дела всегда мешала нам.

Приведу еще один рецепт из зарубежного опыта. Не секрет, что ныне благополучие большинства видов спорта зиждется на солидных финансовых вливаниях телевизионных компаний. Спидвей — не исключение. В прошлом году, например, за право трансляций состязаний га-



ревиков датское телевидение выложило почти полтора миллиона долларов. В будущем датчане грозятся ежегодно пополнять казну ФИМ более солидными взносами — до десяти миллионов. Правда, за свою щедрость телебоссы требуют от Международной федерации определенных изменений в регламенте проведения чемпионатов мира. Сетью на скромный интерес зрительской аудитории к отборочным стартам, они настаивают на их решительном сокращении. А взамен предлагают расширить программу финалов.

К чести нынешнего президента ФИМ Йосса Вассена, еще недавно возглавлявшего трековую комиссию, он не стал держаться за устаревшие формы проведения мировых турниров. Тем более, что финансовые инъекции телекомпаний позволили поддержать организаторов международных соревнований. Скажем, организаторы Кубка чемпионов в Ровно получили 10 тысяч швейцарских франков, а организаторы личного финала по мотогонке на льду в Саранске — 35 тысяч.

А аппетит, как известно, приходит во время еды. Сло-

## КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

Кумла (Швеция), 20 сентября

### 1. США — 39 очков

|               |    |
|---------------|----|
| Грег Ханкок   | 11 |
| Сэм Ермоленко | 10 |
| Билли Хэмилл  | 10 |
| Ронни Корри   | 5  |
| Билли Отт     | 3  |

### 2. ШВЕЦИЯ — 33 очка

|                   |    |
|-------------------|----|
| Хенрик Густафссон | 12 |
| Пер Юнссон        | 11 |
| Тони Рикардссон   | 7  |
| Петер Налин       | 2  |
| Джимми Нильсен    | 1  |

### 3. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ — 31 очко

|                |    |
|----------------|----|
| Мартин Дугард  | 12 |
| Гэри Хавелок   | 7  |
| Марк Лорам     | 7  |
| Кельвин Тейтум | 3  |
| Джо Скрин      | 2  |

### 4. ДАНИЯ — 17 очков

|                 |    |
|-----------------|----|
| Ханс Нильсен    | 11 |
| Брайан Каргер   | 3  |
| Мортен Андерсен | 2  |
| Джони Йоргенсен | 1  |
| Герт Хандберг   | 0  |

вом, Вассен решил пойти на встречу тем, кто заказывает музыку. По плану президента, в 1994 году останутся только две зоны — континентальная и интерконтинентальная. Первая из них, объединяющая страны Европы, выявит трех сильнейших гонщиков, вторая, где на разных этапах состязаний в борьбу будут включаться мэтры спидвея Англии, скандинавских государств, Австралии, Новой Зеландии, США, — пять. Все они, а также восьмерка сильнейших по итогам предыдущего года составят 16 финалистов. Вот тут-то и начинаются нововведения президента: финал преобразован в шесть соревнований, своего рода серию Гран-при по типу шоссейно-кольцевых гонок.

Каждый финал также будет отличаться от прежнего образца: в программе не 20 заездов, как обычно, а 24, причем именно дополнительные четыре и дадут его участникам зачетные очки в чемпионате. Уже намечены страны-организаторы пяти гран-при, где спидвей особенно популярен, — Англия, Польша, Германия, Швеция, Дания, на шестой имеют виды Италия, Австрия, Венгрия,

Россия, Чехия, Норвегия.

Так решаются проблемы на Западе. Конечно, датское телевидение — не «Останкино». Первое платит, наше же, будучи бюджетной организацией, на такие расходы пока не пойдет. Но кое-что из зарубежного опыта можно перенять. Нам, думается, есть смысл пересмотреть свой календарь, увеличив удельный вес решающих соревнований, повысив тем самым зрительский интерес к ним. Тогда и спортивные программы телевидения, возможно, обратят внимание на спидвей. А коль он появится на голубых экранах, можно думать и о поддержке клубов и отдельных спортсменов взамен на рекламу фирм.

Известно, что самое сложное в спидвее — это прохождение поворотов. Сейчас этот вид спорта преодолевает у нас самый крутой поворот в своей истории. К его руководству ныне пришли новые люди, познавшие в прошлом прелести генеральских указаний из Москвы. И все, кому дорог спидвей, ждут с капитанского мостика самую малость — разумные решения.

**Б. ЛОГИНОВ**  
Фото А. ГУРЕВИЧА

## «ПАЖЕРО» — ПОЖИРАТЕЛЬ ПЕСКОВ

Два года назад во время ралли-рейда «Тунис» я беседовал с шефом команды «Мицубиси» Ульрихом Бремером. Тогда он обмолвился о том, что в его «конюшне» готовятся к переходу на новый прототип, основой которого должен был стать не джип «Пажеро», а одна из легковых моделей фирмы. Однако это обещание так и осталось невыполненным. Почему? Думаю, дело здесь в разумной коммерческой политике фирмы. Действительно, «Мицубиси» своими успехами в рейдах рекламирует продукцию, предназначенную для эксплуатации именно в тяжелых условиях бездорожья. В то время как конкуренты из «Ситроена», например, как бы уверяют потенциальных покупателей в том, что их «ZX», приспособленный для идеальных автобанов, способен нестись и по буеракам. Согласитесь, похоже на рекламу компьютера, которым можно забивать гвозди.

Однако неверно полагать, что сам прототип «Пажеро» никак не совершенствуется с годами. Напротив, эволюционные изменения, вносимые постоянно в его конструкцию, позволяют говорить о создании практически новой машины по сравнению с той, что любовался я в Тунисе в 1990 году.

Любопытно, что последняя модификация «Пажеро», столь успешно проявившая себя в марафоне «Париж — Москва — Пекин», названа «Макси эволюсьон». Тем самым, очевидно, подчеркивается предельное совершенство конструкции.

Огромные крылья, гигантские колеса, непропорционально широкая колея, из-за которой кажется, что джип легче перепрыгнуть, чем обойти, — все это делает «Пажеро» похожим на хищника, изготовившегося к прыжку. Но кроме экстравагантного обличья у новой версии «Мицубиси» есть и кое-что «за душой». Простите, под кевларовыми панелями кузова.

«Макси эволюсьон» — конструкция, созданная по мотивам модели, на которой Юбер Ориоль выиграл марафон «Париж — Кейптаун». Новый вариант впервые появился на трассе ралли в Тунисе в апреле 1992 года, где его еще преследовали «детские болезни». Но уже через месяц в Марокко Бруно Сабидо был для «новорожденного» первой победой.

Все усилия французской команды «Соното», а именно здесь создаются прототипы японских «мицубиси», были сосредоточены на улучшении ходовой части. Что касается мотора, то он пока остался

В салоне впереди рычагов управления трансмиссией расположен блок температурных датчиков.





прежним. Четыре цилиндра рабочим объемом 2,2 литра, 16 клапанов, турбонаддув с промежуточным охлаждением нагнетаемого воздуха, позаимствованный у «Галанта» группы А, позволяют развивать мощность в 370 л. с. при 6000 об/мин и момент 45 кгс·м при 4500 об/мин.

Интересно, что в отличие от большинства других прототипов для ралли-рейдов силовой агрегат «Мицубиси» расположен спереди. По теории это не самое лучшее место: при прыжках машина сильнее клюет носом. Компенсировать этот недостаток, по замыслу конструкторов, должен тяжелый основной топливный бак, помещенный в заднем отсеке. Однако только отчасти, ведь бензин имеет свойство сгорать в цилиндрах двигателя.

*Подвеска передних колес «Пажеро».*

К слову, «Пажеро» берет на борт 400 литров горючего — кроме основного, есть еще два дополнительных бака, установленные под сиденьями спортсменов.

Шестиступенчатая коробка передач расположена в одном картере с понижающим редуктором и имеет центральный самоблокирующий механический дифференциал. Поток мощности между двумя ведущими осями делится пополам. Задний мост оснащен дифференциалом повышенного трения, а передний — вискомуфтой.

Трубчатое шасси осталось в основе своей прежним. Его лишь удлиннили на 12 см и изменили кронштейны крепления задних амортизаторов, приспособив их для установки более длинных «олинзов», лучше работающих в напряженном температурном режиме.

Как мы уже говорили, принципиальные изменения коснулись ходовой части автомобиля. Первое, что бросается в глаза в новом облике «Пажеро», — большие колеса. Их посадочный диаметр увеличен с 16 до 18 дюймов, а ширина диска — до 7 дюймов. Под эти размеры фирма «Мишлен» изготовила целую гамму покрышек от тех, что пригодны для жестких, а значит, быстрых трасс, до сликов с нарезанным рисунком для грязи. Преимущества больших колес очевидны — они лучше поглощают удары и увеличивают проходимость.

За счет установки в подвеске колес рычага-коромысла жесткость ее изменяется по прогрессивному закону. Иначе говоря, на небольших неровностях она работает мягко, а по мере того, как

*Кевларовые панели кузова легки, как пушинка.*

дорога становится более бугристой, подвеска приобретает дополнительную жесткость. Изменения в геометрии подвески позволили также увеличить ход колеса до 300 мм.

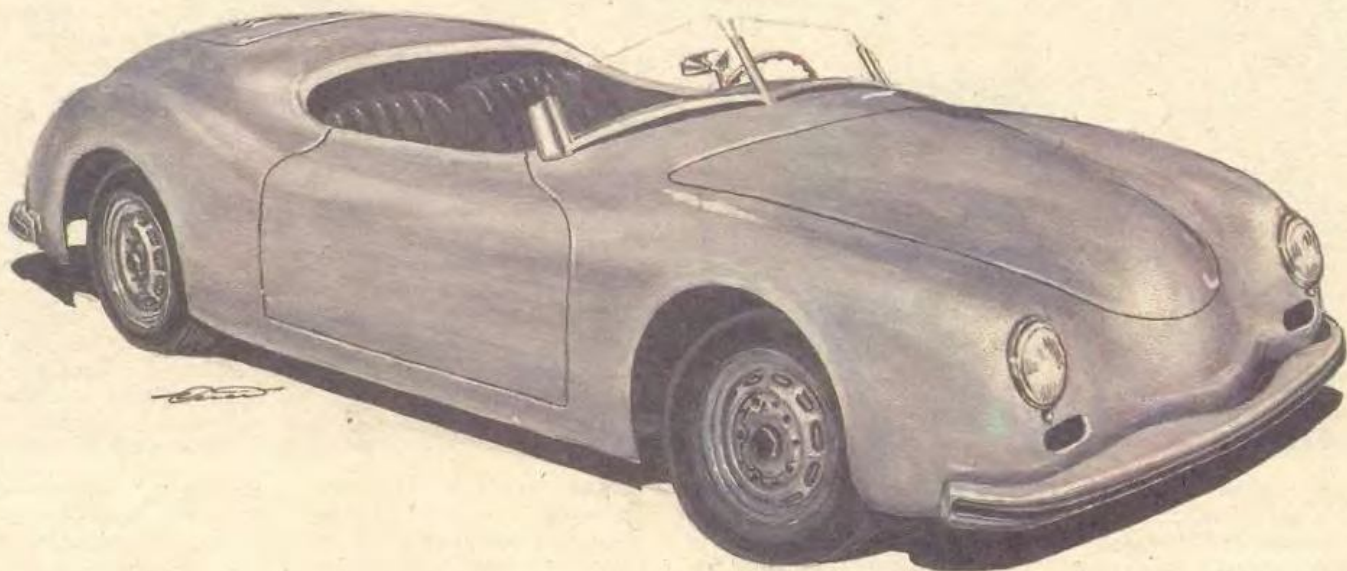
В ходе испытаний перечисленные нововведения позволили на четырехкилометровом участке получить 14-секундный выигрыш во времени по сравнению с предыдущей модификацией. Прикиньте, во что это превосходство выльется на дистанции длиной, скажем, в 5 тысяч километров.

Замечу, у конструкторов «Пажеро» еще не дошли руки до двигателя. Словом, есть все основания полагать, что нынешний вариант джипа для ралли — не последнее слово «Мицубиси-Соното», а слова «макси эволюсьон» в его названии — не более чем лукавство.

**С. НЕЧАЮК**



# ПЕРВЫЙ «ПОРШЕ»



В 1939 году в ознаменование «нерушимой дружбы» между Германией и Италией решено было провести автомобильную гонку по маршруту Берлин — Рим. 1300-километровая трасса должна была пройти по новейшему автобану Берлин — Мюнхен, затем через Альпы перевалить в Австрию и уже по дорогам Италии привести в Вечный город.

Именно к этому событию знаменитый конструктор Фердинанд Порше на базе «народного автомобиля» «Фольксваген» построил прототип, получивший вначале обозначение «Фольксваген-Тип-60», а затем «Порше-60K10». Как и почти все творения великого мастера, он поражал не только внешностью, но и прекрасными характеристиками. 1131-кубовый двигатель «жука» был изрядно форсирован, так что максимальная скорость «зализанного» алюминиевого купе, разработанного дизайнером фирмы Эрвином Комендой, приближалась к 150 км/ч.

Гонка Берлин — Рим не состоялась — началась война. Однако опыт конструирования относительно простого спортивного автомобиля не пропал. После войны, когда Порше находился в

22-месячном заключении во Франции, идею воплотил в жизнь его не менее талантливый сын Фердинанд Порше-младший. Завод Порше тогда располагался в австрийском городке Гмунд, куда фирму эвакуировали из Штутгарта. Здесь и родился первый автомобиль, носящий имя Порше, так что некоторое время его собратьев даже называли «машинами из Гмунда».

За основу вновь был взят легко доступный «Фольксваген». Аэродинамика и обводы кузова в принципе были сохранены от прототипа «60K10». Однако вместо купе был в качестве первого образца выбран родстер. На основе старых чертежей инженером-модельщиком Фридрихом Вебером за два месяца была изготовлена деревянная форма-болванка кузова. За неделю вручную был собран и первый экземпляр новой машины.

Так появился на свет «настоящий» «Порше». В июне 1948 года он восхитил своими качествами даже самих создателей. Так, вес «Порше-356» составлял всего 590 кг! Да и ходовые испытания, проведенные в горах, показали, что машина не только прекрасно держит дорогу и

легко управляется, но и обладает весьма приличной резвостью. Ведь даже на извилистых горных дорогах она легко разогналась до 130 км/ч. И это при том, что 4-цилиндровый мотор объемом 1131 см<sup>3</sup> развивал мощность всего в 40 л. с. А когда через неделю после рождения «356-я» выиграла в своем классе гонку в Иннсбруке, всем стало ясно — появился отличный спортивный автомобиль.

Вполне могло случиться, что первый «Порше-356» мог стать и последним. Но желание производить свои собственные автомобили было заветной мечтой отца и сына Порше. Так что машину ожидала счастливая судьба. Переехав в «родовое гнездо» — Штутгарт, Порше ухитрились таки наладить серийный выпуск «356-й».

Правда, серийные машины отличались от первого образца. Алюминиевый кузов пришлось заменить более тяжелым стальным, который был гораздо дешевле. И тем не менее даже выросший до 707,5 кг вес стального купе позволял сохранить весьма приличную скорость и великолепную управляемость. С 1950-го за три с половиной года было продано пять тысяч машин.

А дальше дело пошло и того круче. На протяжении пятнадцати с лишним лет «Порше-356» был одним из самых престижных спортивных автомобилей в мире. Лишь в 1965 году его сменила «911-я» модель, выпускающаяся поныне.

Впрочем, и сегодня «Порше-356» можно встретить на дорогах, и уж поверьте, он не покажется вам немощным старичком. Ведь последние модификации имели 130-сильный двухлитровый мотор, который позволял легко достигать двухсот с лишним километров в час. К 1965 году было изготовлено сорок тысяч машин, и каждая из них была настоящим произведением искусства. Кстати, в 1952 году на капоте именно «356-й» модели появилась эмблема «Порше», объединившая в себе геральдический щит герцогского дома Вюртембергов, в середине которого был помещен герб города Штутгарта — вставшая на дыбы лошадь. Хотя, конечно, сегодня вряд ли кто задумывается о том, что это герб земли Баден-Вюртемберг и ее столицы. Для нас это прежде всего символ спортивного духа и технического совершенства.

**В. ИВАНОВ**  
Рис. С. СИСИНА

# ФОРМУЛА



*Сколько еще будет  
в вашей жизни  
призового  
шампанского,  
господин Деннис?*

«Мы очень тщательно готовились именно к этой гонке. В последнем Гран-при у себя дома нам очень нужна победа,— говорил обступившим его журналистам главный инженер «Хонды» Акимаза Язуока.— Нам удалось немного увеличить мощность мотора. Насколько? — японец вежливо улыбнулся.— Могу сказать лишь, что до 900-сильной границы осталось совсем недалеко».

А вот Герхард Бергер накануне первых тренировок Большого приза Японии хмурился: «Быть может, «Хонда» сейчас и помощнее, но это не значит, что она лучше «Рено», что удалось добиться идеального сочетания веса, мощности и расхода. Пока же я совершенно не представляю, как мы сможем объехать «вильямсы».

В жизни каждой, пусть самой великой команды подъемы неизбежно сменяются спадами, успехи — неудачами, всемирная слава — всеобщим пренебрежением. История «Мак-Ларена» изобилует такими взлетами и падениями. В последний раз пресса перемывала косточки «конюшне» из Уокинга в 1987 году. Тогда Алена Проста буквально загоняли оснащенные сверхмощной «Хондой» «вильямсы» Пике и Мэнселла, а также «Лотос» Сенны. В конце концов, выдохшийся «мак-лареновский» «Порше» привез француза лишь на четвертое место, и публика, подуставшая от бесконечных побед «краснобелых» в середине 80-х годов, злорадно посмеивалась над пониженным фаворитом.

Но Рону Деннису удалось великолепный реванш. Оставив с носом Фрэнка Вильямса, он получил непобедимый тогда японский мотор. Так в 1988 году открылась новая глава истории этой команды, глава, полная невиданных доселе успехов. Называлась она «Мак-Ларен-Хонда».

И вот японцы уходят. Новость не была неожиданной — о возможности такого решения говорили и два, и три года назад,— но все же демарш «Хонды» произвел в мире формулы 1 эффект разорвавшейся бомбы. Ведь

## КОНЕЦ ГЛАВЫ

СУЗУКА — АДЕЛАИДА

если моторы этой фирмы действительно покинут сцену Больших призов, велико-лепному дуэту «Вильямс» — «Рено», похоже, не будет соперников.

Уход «Хонды» вызван причинами, скорее всего, чисто коммерческими. За десять сезонов ее двигатели выиграли 69 Гран-при из 152, в которых участвовали. Это почти половина! Благодаря широчайшей рекламной кампании в сознании сотен миллионов людей эти успехи оказались прочно связаны с серийными «аккордами», «свивками», «легендами». А строить лучший мотор в мире обходится с каждым годом все дороже.

Как видим, экономическое решение «Хонды» вполне объяснимо. Гораздо труднее понять его с психологической точки зрения. Хотя, на мой взгляд, вовсе не «Хонда» уступила «Рено», скорее «Мак-Ларен» — «Вильямсу», для миллионов зрителей уход «Хонды» — поражение. Поражение японской техники, технологии, промышленности, которыми в последнее десятилетие весь мир привлек восхищаться. К тому же автоспорт в Японии пользуется сейчас феноменальной популярностью. Национальный чемпионат формулы 3000 привлекает высокими гонорарами сильных европейских и даже амери-

## 16 этап

## Гран-при Австралии

8 ноября, 81 круг, 306,18 км

Аделаида

1 круг — 3780 м



|     |                |    |                |    |             |
|-----|----------------|----|----------------|----|-------------|
| 1.  | Г.Бергер       | A  | McLaren MP4/7A | 4  | 1:46.54,786 |
| 2.  | М.Шумахер      | D  | Benetton B192  | 5  | —0,741      |
| 3.  | М.Брандл       | GB | Benetton B192  | 8  | —54,156     |
| 4.  | Ж.Алези        | F  | Ferrari F92TA  | 6  | —1 кр.      |
| 5.  | Т.Бутсен       | B  | Ligier JS37    | 22 | —1 кр.      |
| 6.  | С. Модена      | I  | Jordan 192     | 15 | —1 кр.      |
| 7.  | М.Хаккинен     | SF | Lotus 107-A    | 10 | —1 кр.      |
| 8.  | А.Сузуки       | J  | Arrows FA13    | 18 | —2 кр.      |
| 9.  | К. Фиттипальди | BR | Minardi M192   | 17 | —2 кр.      |
| 10. | Дж.Морбиделли  | I  | Minardi M192   | 16 | —2 кр.      |
| 11. | Н.Ларини       | I  | Ferrari F92A   | 19 | —2 кр.      |
| 12. | Я.Ламмерс      | NL | March CG911B   | 25 | —3 кр.      |
| 13. | Дж.Херберт     | GB | Lotus 107-A    | 12 | —4 кр.      |

## 15 этап

## Гран-при Японии

25 октября, 53 круга, 310,792 км



Сузука

1 круг — 5864 м

|     |                |    |                |    |             |
|-----|----------------|----|----------------|----|-------------|
| 1.  | Р.Патресе      | I  | Williams FW14B | 2  | 1:33.09.553 |
| 2.  | Г.Бергер       | A  | McLaren MP4/7A | 4  | —13,729     |
| 3.  | М.Брандл       | GB | Benetton B192  | 13 | —1,15,503   |
| 4.  | А.де Чезарис   | I  | Tyrrell 020B   | 9  | —1 кр.      |
| 5.  | Ж.Алези        | F  | Ferrari F92TA  | 15 | —1 кр.      |
| 6.  | К. Фиттипальди | BR | Minardi M192   | 12 | —1 кр.      |
| 7.  | С. Модена      | I  | Jordan 192     | 17 | —1 кр.      |
| 8.  | А.Сузуки       | J  | Arrows FA13    | 16 | —1 кр.      |
| 9.  | Ю.-Я. Лехто    | SF | Dallara 192    | 22 | —1 кр.      |
| 10. | П.Мартини      | I  | Dallara 192    | 19 | —1 кр.      |
| 11. | Ю.Катаяма      | J  | Venturi LC92   | 20 | —1 кр.      |
| 12. | Н.Ларини       | I  | Ferrari F92A   | 11 | —1 кр.      |
| 13. | Э.Наспетти     | I  | March CG911B   | 26 | —2 кр.      |
| 14. | Дж.Морбиделли  | I  | Minardi M192   | 14 | —2 кр.      |
| 15. | М.Альборето    | I  | Arrows FA13    | 24 | —2 кр.      |

| Сошли: |             |    |                | место     |           |
|--------|-------------|----|----------------|-----------|-----------|
| круг:  |             |    |                | на старте | причина:  |
| 44     | Н.Мэнселл   | GB | Williams FW14B | 1         | мотор     |
| 44     | М.Хаккинен  | SF | Lotus 107-A    | 7         | мотор     |
| 39     | Б.Гашо      | B  | Venturi LC92   | 18        | авария    |
| 36     | Э.Кома      | F  | Ligier JS37    | 8         | мотор     |
| 27     | Я.Ламмерс   | NL | March CG911B   | 23        | сцепление |
| 22     | М.Гужельмин | BR | Jordan 192     | 25        | авария    |
| 15     | Дж.Херберт  | GB | Lotus 107-A    | 6         | КП        |
| 13     | М.Шумахер   | D  | Benetton B192  | 5         | КП        |
| 6      | О.Груйяр    | F  | Tyrrell 020B   | 21        | авария    |
| 3      | Т.Бутсен    | B  | Ligier JS37    | 10        | КП        |
| 2      | А.Сенна     | BR | McLaren MP4/7A | 3         | мотор     |

Рекорд круга: Мэнселл (44) — 1.40,646 (209,749 км/ч).

Лидеры: Мэнселл — 1-35; Патресе — 36-53.

| <u>Сошли:</u> |              |    |                | <u>место</u>     |                 |
|---------------|--------------|----|----------------|------------------|-----------------|
| <u>круг:</u>  |              |    |                | <u>на старте</u> | <u>причина:</u> |
| 70            | Ю.-Я. Лехто  | SF | Dallara 192    | 24               | КП              |
| 55            | Э.Наспетти   | I  | March CG911B   | 23               | КП              |
| 51            | Б.Гашо       | B  | Venturi LC92   | 21               | мотор           |
| 50            | Р.Патресе    | I  | Williams FW14B | 3                | компьютер       |
| 35            | Ю.Катаяма    | J  | Venturi LC92   | 26               | дифференц       |
| 29            | А.де Чезарис | I  | Tyrrell 020B   | 7                | пожар           |
| 18            | Н.Мэнселл    | GB | Williams FW14B | 1                | авария          |
| 18            | А.Сенна      | BR | McLaren MP4/7A | 2                | авария          |
| 7             | М.Гужельмин  | BR | Jordan 192     | 20               | авария          |
| 4             | Э.Кома       | F  | Ligier JS37    | 9                | мотор           |
| 0             | М.Альборето  | I  | Arrows FA13    | 11               | авария          |
| 0             | П.Мартини    | I  | Dallara 192    | 14               | авария          |
| 0             | О.Груйяр     | F  | Tyrrell 020B   | 13               | авария          |

Рекорд круга: Шумахер (68) — 1.16,078 (178,869 км/ч).

Лидеры: Мэнселл — 1-18; Патресе — 19-50; Бергер — 51-81.

Кубок конструкторов: 1. Williams — 164 очка; 2. McLaren — 99; 3. Benetton — 91; 4. Ferrari — 21; 5. Lotus — 13; 6. Tyrrell — 8; 7-8. Ligier, Arrows — по 6; 9. March — 3; 10. Dallara — 2; 11-13 Minardi, Jordan, Venturi — по 1.

канских пилотов. Публика валит на гонки валом. Скажем, этап чемпионата мира спорт-прототипов, не вызывающий в Европе почти никакого интереса, собрал в Сузуке 35 тысяч зрителей. А уж что касается формулы 1...

Трибуны автодрома в Сузуке, построенного 32 года назад по проекту голландского инженера Джона Хугенхольца, вмещают 130 тысяч зрителей. Заявок же на билеты было подано... полтора миллиона! Многие слышаны о бразильской тор-

сиде и итальянских тиффози. Но то, как японцы болеют за английских, немецких, итальянских автогонщиков, вообще не поддается описанию. Они готовы носить их на руках 24 часа в сутки. Отношение японцев к автоспортсменам варьируется от немого обожания до почти религиозного поклонения. Причем это относится не только к лидерам, но и к аутсайдерам. Звезды же формулы 1 по популярности вот-вот затмят борцов сумо — для Японии это высочайшая сте-

пень признания, выше только Фудзияма и император.

Понятно, что в такой обстановке инженеры и техники «Хонды» для победы готовы были сделать невозможное. Но хлопнуть на прощание дверью у них все же не получилось.

Утром в пятницу обнаружили неожиданные проблемы с системой смазки. На машине Бергера заборхлила коробка передач. А Сенне, чтобы показать третье время, пришлось по его собственным словам «на голову превзойти самого себя». «Я ожидал большего», — проронил бразилец, вылезая из кокпита после первого дня квалификационных заездов. — Хотя прогресс очевиден, наш автомобиль — пока не то оружие, которым можно сражаться с Мэнселлом и Патрезе. Но у нас есть еще один день».

Однако дня этого не оказалось. Ночью пошел дождь, превратившийся к утру в настоящий ливень. О том, чтобы улучшить время, показанное в пятницу, нечего было и мечтать. Поэтому на трассу вышли всего восемь отчаянных пилотов. О том, в каких условиях проходила эта тренировка, можно судить хотя бы по результату Шумахера — круг он прошел за 11 минут 12 секунд. Чуть больше 30 километров в час!

«Бр-р-р! Ну очень мокро! — говорил потом Михаэль. — Я, конечно, не раз ездил в дождь. Еще и за рулем карта. Но управлять «формулой» в такой ливень, это знаете ли чересчур!»

Только Мэнселл остался верен себе. Ему вовсе ни к чему было выезжать из боксов — англичанин был первым накануне. Тем не менее в фонтанах воды он показал лучшее время. В этом — весь Найджел, ему просто необходимо ежедневно доказывать окружающим и себе самому, что он самый лучший. Часто новый чемпион мира забывает при этом об осторожности. Но осудить его просто не поворачивается язык.

В конце концов тренировки остановили — пришло сообщение, что из-за низкой



## Я ОЖИДАЛ БОЛЬШЕГО...

В Австралии я твердо рассчитывал на победу. По правде говоря, мы с Герхардом могли бы даже сделать дубль. Оптимизм мне внушили не только результаты тренировок. Мы узнали, что у «Вильямса» при езде с полными баками перегреваются задние тормоза. Это помимо всего прочего приводит к трудностям с заменой задних колес. С учетом этих деталей мы разработали наш план.

Я должен был постараться обогнать Мэнселла в первом же повороте. Если этого сделать не удастся, мне необходимо было преследовать его и атаковать при малейшей воз-

можности. Этим я убивал двух зайцев: его тормоза опасно грелись, а шины изнашивались бы быстрее, чем он того хотел (думаю, «переобувание» в планы Найджеля не входило).

Обойти Мэнселла в первом повороте на получилось. Но я все же опередил его на углу Брэбхэм-стрейт. К сожалению, я затормозил слишком поздно и не сумел сбросить скорость — машину вынесло наружу.

Дальше все развивалось, как мы и рассчитывали. Я постоянно атаковал Найджеля, мы оба шли на пределе. Он — тормозов и расхода топлива, я — своих водительских способностей. Когда перед «Вильям-

сом» была чистая трасса — он чуть отрывался, когда приходилось обходить оставшихся — я вновь догонял. Думаю, что наша борьба доставила зрителям немало удовольствия. Во всяком случае я ею наслаждался — до тех пор, конечно, пока она продолжалась. К сожалению, лишь 18 кругов.

Мне удалось подобраться к Мэнселлу совсем близко, и я выбирал позицию для атаки, но перед одним из поворотов он затормозил гораздо раньше, чем я ожидал. Я пытался избежать столкновения, но тщетно.

Мне очень стыдно, что гонка закончилась так бездарно. Неловко еще и потому, что, выйдя из машины, я хотел подойти к Найджелу, похлопать его по плечу, поздравить с выдающимся чемпионатом, пожелать счастья, ведь это его последняя гонка в Ф1. Но он просто умчался.

Жаль, наш план не осуществился. Тем не менее я очень рад за Бергера, он не так часто побеждал в «Мак-Ларене», а его победа в Австралии более чем заслуженна.

облачности не может взлететь вертолет скорой помощи. Пилоты же «Мак-Ларена» так и не вышли на трассу. Смысла «принимать ванну» действительно не было. Однако субботнего дня команде, похоже, все-таки не хватило. Гран-при Японии еще толком и не начался, а Сенна уже брел, повесив голову, в боксы — «Хонда» выдержала всего два круга.

«Я был просто потрясен,

как меня, неудачника, восторженно приветствовали зрители, — признался он журналистам уже в гостинице. — А после гонки меня принял господин Хонда. Он называл меня сыном и утешал».

А вот кто утешал самого Хонду? Ведь поражение в родных стенах напоминало пинок поверженному сопернику. «Победа в Японии для нас дороже двух, даже трех Гран-при», — улыбался

после финиша директор «Рено Спорт» Патрик Фор.

А ведь дела «Вильямса» в Сузуке были далеко не так хороши, как обычно. Вновь его пилоты затеяли на трассе междуусобную войну. «Найджел обещал помочь мне выиграть эту гонку, а вместо этого летел вперед как угорелый!» — рассказывал Пат-

Продолжение на стр. 36.

Один из драматических моментов Гран-при Австралии. «Подарив» Патрезе лидерство, Мэнселл тут же стал настойчиво атаковать товарища по команде.



**С**тартовал 43-й чемпионат мира в первый день весны в Южной Африке и, обойдя 15 стран пяти континентов, через 253 дня завершился в Австралии. Несомненно, сезон стал бенефисом Найджела Мэнселла. С первого круга первого этапа он захватил лидерство и не уступил его никому, по пути одно за другим сокрушая достижения своих предшественников. 23-й чемпион мира набрал наибольшее в истории количество очков — 108. Это на три очка лучше результата Проста, показанного им в 1988 году. Правда, в зачет тогда шли 11 лучших результатов, и француз досталось лишь 87 очков и второе место в чемпионате.

Не устояли и несколько рекордов другого экс-чемпиона — Сенны. Пять раз подряд с начала сезона Мэнселл принимал душ из шампанского на верхней ступени пьедестала. Всего год назад четыре победы бразильца казались фантастикой. 14 раз «Вильямс» под номером 5 занимал первую позицию на старте. Признанный «король тренировок» Сенна в 1988 и 1989 годах побеждал по 13 раз.

На восьми трассах в течение сезона Найджелу удавалось проходить круг с лучшим временем. Это также превышает достижение Проста и Пике (по семь). Теперь по этому показателю англичанин вышел на второе место в истории Ф1 — 30 «лучших кругов». Впереди только «Профессор» — 35. Еще одно замечательное достижение — девять побед в сезоне — позволило Мэнселлу занять третью строчку в другой исторической таблице. С 30 победами он обошел таких гигантов, как Стюарт, Кларк, Лауда, Фанхио и Пике.

Наконец, еще одно высшее достижение Найджела — невероятный, в 52 очка, отрыв от второго призера. Причем Патресе выступал на такой же машине.

Кроме того, на счету «английского льва» в этом сезоне четыре хет-трика («поул-позишн», победа и «лучший круг»). Такое в одном сезоне удавалось лишь Альберто Аскари в далеком 1952 году. Дотошные статистики регистрируют еще «Большой шлем» (хет-трик плюс лидерство на протяжении всей гонки). Мэнселл сумел сделать это трижды:



## СЕЗОН-92 В ЦИФРАХ

в Южной Африке, Испании и Англии. А всего на его счету четыре «Больших шлема» — столько же, сколько у Стюарта и Сенны. Рекорд же принадлежит Джиму Кларку — восемь.

Конечно, одна из основных причин этого фейерверка рекордов — автомобиль. «Вильямс», в пятый раз завоевав Кубок конструкторов, наконец покончил с четырехлетней гегемонией «Мак-Ларена». Отрыв в 65 очков (третий в истории) говорит сам за себя. Правда, рекордный результат «красно-белых» образца 1988 года — 199 очков — так и остался недостижимым.

Все выше шагает «Бенеттон» — 91 очко — лучший результат за всю историю этой команды. Причем «бенеттоны» проявили себя самыми стабильными: у них только четыре схода по техническим причинам. На один больше у «вильямсов», а вот «мак-ларены» десять раз заставляли у обочины трассы. «Феррари» же безнадежно отстает. Нынешний сезон — один из худших в ее биографии. Зато будто после трехлетней спячки очнулся «Лотос» — еще одна легенда формулы 1. 13 очков — не бог весть какой результат, но только пилотам этой команды удавалось на равных сражаться с лидерами.

Всего в чемпионате было представлено 16 команд. Три из них не только не смогли набрать зачетных очков, но и прекратили борьбу, не до-

ждажая последнего этапа.

На старт тренировочных заездов выходили 37 пилотов. 36 мужчин и одна женщина — итальянка Джованна Аматти, которая вместе с англичанином Перри Мак-Картти так и не сумела преодолеть квалификационный барьер. Как и в прошлом году, гонщики представляли 11 стран; больше всех было итальянцев — 12, англичан — пять, бразильцев и француз — по четыре, три бельгийца, по два австрийца, финна и японца и по одному представителю Швейцарии, Нидерландов и Германии. Причем единственный немец Михаэль Шумахер, набрав 57 очков, стал вторым по результативности немецким гонщиком за всю историю Ф1.

Всего второй сезон выступая в Ф1, он сумел завоевать «бронзу». Никому из нынешних чемпионов не удавалось такое начало. Лишь немногие великаны прошлого — такие, как Аскари, Фанхио, Фарина, Стюарт, — стартовали лучше. А ведь Шумахер остановился в одном буквально шаге от «серебра». Шаг этот величиной всего в 0,741 секунды. Ровно столько проиграл Михаэль в Аделаиде Бергеру. Но это не самое маленькое преимущество победителя перед вторым гонщиком. В Монако Сенна опередил Мэнселла на 0,215 с. Наибольшее же преимущество на финише было у Мэнселла в Маны-Кур над Патресе — 46,411 с. Стоит сказать, что дважды Найджел

«привозил» круг третьему призеру — в Бразилии и Португалии.

Самой сложной для гонщиков оказалась трасса Гран-при Бразилии: в знойном Сан-Паулу до финиша дошли лишь 10 автомобилей. Самой легкой, как ни странно, — самая длинная (1 круг — 6974 м) трасса в Спа-Франкошамп. Закончили Гран-при Бельгии 18 пилотов, а ведь, вспомните, по ходу гонки шел дождь! Правда, это не помешало Шумахеру установить новый рекорд круга. Всего же в прошлом сезоне рекорды круга пали на 11 трассах. Устояли Мексика, Испания (шел дождь), Великобритания и ЮАР (там несколько лет назад трасса была изменена) и Италия. «Монца» тем не менее осталась самой быстрой — 242,455 км/ч. Самая медленная, как обычно, в Монте-Карло — 146,827 км/ч.

И в заключение о зрителях. Подавляющее преимущество «вильямсов» не прошло бесследно — средняя посещаемость составила чуть больше 90 тысяч человек. Это меньше, чем в прошлом сезоне. Наименьшее количество болельщиков собралось на олимпийской трассе в Барселоне — 38 тысяч. Наибольшее в Японии — 130 тысяч. Будем надеяться, что в новом чемпионате у «Вильямса» найдутся достойные соперники. В противном случае рекордов посещаемости ожидать не придется.

**А. РОССОХА**

| Место | Гонщик, страна       | Автомобиль                                   | ZA<br>1.03 | MEX<br>22.03 | BR<br>5.04 | E<br>3.05 | RSM<br>17.05 | MC<br>31.05 | CDN<br>14.06 | F<br>5.07 | GB<br>12.07 | D<br>26.07 | H<br>16.08 | B<br>30.08 | I<br>13.09 | P<br>27.09 | J<br>25.10 | AUS<br>8.11 | Очки | За всю карьеру |             |      |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |   |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------|----------------------|----------------------------------------------|------------|--------------|------------|-----------|--------------|-------------|--------------|-----------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------|----------------|-------------|------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|       |                      |                                              |            |              |            |           |              |             |              |           |             |            |            |            |            |            |            |             |      | Побе-<br>ды    | Стар-<br>ты | Очки |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |   |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1     | Найджел Мэнселл (GB) | Williams FW14B Renault                       | 1          | 1            | 1          | 1         | 1            | 1           | 1            | 2         | 3           | 4          | 1          | 1          | 1          | 1          | 1          | 1           | 1    | 108            | 30          | 181  | 469 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |   |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2     | Рикардо Патресе (I)  | Williams FW14B Renault                       | 4          | 2            | 2          | 2         | 4            | 2           | 2            | 2         | 2           | 2          | 1          | 4          | 3          | 4          | 5          | 2           | 4    | 56             | 6           | 240  | 261 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |   |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3     | Михаэль Шумахер (D)  | Benetton B191B Ford<br>Benetton B192 Ford    | 6          | 4            | 3          | 3         | 5            | 3           |              | 2         | 2           | 5          | A          | 6          | 4          | 5          | 2          | 5           | A    | 4              | 4           | 6    | 3   | 4 | A | 3 | 1 | 6 | 3 | 5 | 7 | 5 | c | 5 | 2 | 53 | 1 | 22 | 57 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4     | Айртон Сenna (BR)    | McLaren MP4/6B Honda<br>McLaren MP4/7A Honda | 2          | 3            | 6          | c         |              |             |              |           |             |            |            |            |            |            |            |             |      |                |             |      |     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |   |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Система начисления очков: 10-6-4-3-2-1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише; с — сход по техническим причинам; А — авария; к — не вошел в число 26 лучших по итогам квалификационных заездов; пк — не прошел предквалификацию; прочерк — не участвовал в соревнованиях; д — дисквалификация; — лучшее время прохождения круга в гонке.







— Ваше возвращение в Ф1 заставляет вспомнить тех певцов и актеров, которые, решив оставить сцену, непременно на нее возвращаются.

— В моем случае ничего похожего. Моя страсть к Ф1 неизменна. Обстоятельства заставили меня на время расстаться с ней. Однако уже тогда я ни минуты не сомневался, что вернусь. Мне теперь кажется, что этого перерыва и не было вовсе.

— С того мгновения вы стремились сесть за руль «Вильямс-Рено»!

— Речь не шла о какой-то стратегической цели. Жизнь — не шахматная партия. Если я усаживаюсь в кресло гоночного автомобиля — значит его владелец этого хочет. Что касается меня лично, то я решил, что это непременно будет либо «Вильямс», либо «Мак-Ларен».

— Сейчас вы выглядите словно испорченный ребенок, пристроенный по благу на теплое местечко. «Вильямс-Рено» бросил к ногам Проста ковер из роз, чтобы вы заполучили в руки титул чемпиона мира 1993 года.

— Я не понимаю, как можно так думать и тем более писать. У моей команды есть хозяин — Фрэнк Вильямс. Все решает он. Начиная с 1982 года я разговариваю с Фрэнком по телефону раз в месяц точно, если не каждую неделю. Вот уже 10 лет, как он держит для меня дверь открытой. У меня нет ощущения, что я посторонний в его команде. В 1991 году в конце ноября, после моего разрыва с «Феррари», Вильямс позвал меня к себе в тот же день — об этом я никогда прежде не рассказывал — и сказал, что готов держать для меня место, если будет возможность, уже в 1992 году. Я никого не на-

## ДВУМ МЕДВЕДЯМ В БЕРЛОГЕ НЕ УЖИТЬСЯ

*Ален Прост о скандале  
вокруг его контракта  
с "Вильямсом"*

силовал, подписав контракт с «Вильямсом».

Конечно, я имел контакты с «Рено» и ЭЛФом, что вполне нормально. Но у меня не было необходимости в их покровительстве. Невверно полагать, что спонсор может протолкнуть своего подопечного в серьезную богатую «конюшню», такую, как «Вильямс», предприятие, где работает 200 человек. Главная цель Фрэнка — выиграть чемпионат мира, а не заработать деньги. Я же никогда бы не решился подписать контракт с командой, в которой не хотели бы работать со мной. После того, что я пережил в «Феррари», я хочу на этот раз попасть в спокойную обстановку.

Говорят, для того, чтобы оказаться в «Вильямсе», я занимался интригами... Утверждать такое, значит не понимать мир формулы 1. Нельзя усесться за руль, не имея за душой мастерства и технических навыков самого высокого уровня. В этой истории я ни у кого не украл чье-то место.

— Поговорим о Мэнселле. Ален Прост настаивал на уходе британского чемпиона мира!

— Сам факт того, что Мэнселл объявил о своем

уходе, зачитав коммюнике, заготовленное заранее, а уже три дня спустя все узнали о его контракте в американском чемпионате, говорит за то, что решение британца было принято давно и осознанно. Это всех оправдывает. «Рено» и Фрэнк Вильямс сделали все, чтобы удержать Мэнселла, я удивлен, что их пытаются атаковать с этой стороны. В минувшем сезоне они все пустили в дело, чтобы он стал чемпионом мира, а впоследствии остался и в 1993 году. Я всегда говорил, что согласен ездить вместе с Мэнселлом. Я был даже готов уступить часть моего гонорара, чтобы Найджелу заплатили больше. То, в чем сейчас меня пытаются обвинить, невероятно. А говорить, что Мэнселл покинул «Вильямс» ради денег — неправда.

— Выходит, Мэнселл ушел, не желая работать рядом с Простом!

— Возможно. Кто знает? Помнится, когда мы вдвоем ездили за «Феррари», я постоянно был впереди него и в итоге набрал вдвое больше очков. В начале сезона-92 я как-то прочел в прессе: «Мэнселл наложил вето на приход Проста в «Вильямс». Потом сам Мэнселл заявил:

«Не хочу видеть Проста в моей команде». Впрочем, Мэнселл быстро меняет свое мнение. Я же, повторяю, был готов ездить рядом с ним.

— Что касается вашего сотрудничества с Сенной. Тут уже вы наложили вето!

— Все было не так. Невозможно видеть Проста и Сенну в одной «конюшне». Кстати, Рон Деннис, хозяин «Мак-Ларена», в течение года несколько раз предлагал мне вернуться к нему. На место Сенны. Это для информации. Так что и Деннис не представляет себе, что мы можем ездить вместе.

Как можно рассчитывать на спокойную атмосферу, пригласив в одну команду Сенну и Проста? Между тем мы делаем очень точную техническую работу. Она требует сосредоточенности. Это выше личностей Проста и Сенны: в формуле 1 нельзя иметь в одной команде двух таких пилотов, как мы. Это дестабилизирующе действует на коллектив. По правде говоря, я в один момент сказал себе: «После всего, что произошло между нами, может быть, все-таки я смогу снова ездить с ним вместе». Потом, поразмыслив над чисто техническими проблемами, а также о том, какой шум поднимет пресса, я решил: «В таком случае лучше остаться дома». Фрэнк принял решение в мою пользу, причем я никак не обнаруживал к тому времени своего отказа выступать вместе с Сенной.

— Тем не менее о вас идет слава как о неуживчивом человеке. Вы покинули «Рено», «Мак-Ларен» и «Феррари» со скандалом...

— Это неправда. С «Рено» мы немного «поссорились», но это продолжалось недолго. С «Мак-Лареном» не было проблем. С «Хон-

дой» — да. Когда они стали покровительствовать Сенне. «Феррари»? Через неделю после моего ухода те, кто настаивал на этом, изменили свое мнение. И даже просили меня вернуться. Я бы ваю недоволен, когда «конишня», мотористы плохо работают. Я спортсмен и хочу побеждать. Однако никогда не веду бесполезных разговоров, вмешиваюсь только, когда речь идет о технических вопросах, чтобы дело продвигалось вперед.

— Создается впечатление, что ваши новые хозяева — «Вильямс», «Рено», ЭЛФ решили оставить вас в одиночестве — некоего отрицательного героя очередной саги формулы 1...

— На меня часто вешают различные ярлыки.

— В данном случае ярлык злодея.

— Ярлык «шустрого политика». Кто бы мне объяснил, что такое «политика» в формуле 1.

— Вы могли бы относиться к этому с юмором...

— Нет. Я принимаю все близко к сердцу и не могу этим забавляться. Допускаю, что перед лицом этих сбивающих с толку атак я выгляжу неловко.

— Мэнселл ушел, если еще и Сенна не поедет в следующем сезоне, вас будут считать ответственным за ослабление состава участников формулы 1.

— Три года назад Сенна заявил, что хочет выступать за «Вильямс». Однако остался в «Мак-Ларене», а его поведение заставило Вильямса тогда дать от ворот поворот Алези, которого Фрэнк собирался пригласить. Если Сенна уйдет, это его дело.

— Ваши скандалы снимают блеск с имиджа Проста. Вас это печалит?

— Меня ранит эта несправедливость.

— Как вы считаете, «Мак-Ларен» получит в будущем году мотор «Рено»?

— Не знаю. По правде сказать, мне все равно. Я выступаю за «Вильямс».

— Вы бы хотели, чтобы ваш товарищ по команде был более податливым, безбидным и Прост оказался один впереди!

— Вы меня, наверное, плохо поняли. Повторяю, я никого не выбираю себе в партнеры. У меня ни с кем из пилотов, кроме Сенны, нет

никаких проблем. Кстати, думаю, Мэнселл победил бы Сенну, выступай тот на «Вильямсе». Проблема в том, что эти склоки портят мне удовольствие от езды. Если бы в одной команде со мной был Сенна, то я не смог быть до конца счастливым.

— Теперь за вами будут наблюдать, сравнивая с Мэнселлом, с Сенной...

— Меня это не тревожит.

— Как только вы сели за руль «Вильямса», сразу начали критиковать ФИСА. Вы настоящий ворчун!

— Кое-кто считает, что я собираюсь тащить с собой Жан-Мари Балестра. Но он сам заявил, что не намерен

возвращаться к руководству ФИСА. Хотя прежде мы вместе с ним немало сделали для безопасности гонщиков. Сейчас все встало. В Эшториле Макс Мосли, новый хозяин ФИСА, уехал с трассы, когда до финиша оставалось еще восемь кругов. И некому было сделать хотя бы простое замечание Бергеру, который отправил Патрезе к облакам. Тут я действительно ворчун.

— Деньги правят формулой 1, безопасность уходит на второй план.

— Но это не значит, что надо молчать. Особенно если ты чемпион мира.

— Вам не приходилось

манипулировать друзьями-журналистами, чтобы спровоцировать ответную реакцию соперника!

— Никогда. Это очень опасно. Потому что ситуация потом быстро выходит из-под контроля. Мне кажется, я всегда был честен в своих намерениях, но каждый раз получал молотком по голове. Еще я знаю, что в гоночных боксах очень много фальшивых людей: они улыбаются вам в лицо, а за спиной держат кинжал. К счастью, у меня есть семья, дети. По крайней мере они-то меня не предадут.

По материалам журнала «Пари матч»



резе. Англичанин пропустил все же Риккардо, но не по своей воле. Эту пикантную деталь поведал журналистам Бернар Дюдо, главный инженер «Рено»: «Произошла странная вещь — внезапно пропала телеметрическая связь с машиной Мэнселла. Ровно два круга мы не знали, как работает наш мотор, а потом все вдруг наладилось». Именно в это время Мэнселл, резко сбросив скорость, дал себя обойти, а затем в мгновение ока вновь нагнал товарища по команде и стал его настойчиво атаковать. Финал оказался печальным — после нескольких рекордов круга подряд мотор не выдержал, и чемпион закончил гонку на обочине. «Я страшно разочарован, — делая большие глаза, говорил он обступившим его журналистам. — Я так хотел быть сегодня вторым!»

Свежо предание, да верится с трудом. Так же, как нелегко было поверить в искренность Патрезе на пресс-конференции: «Спасибо «Вильямсу», спасибо «Рено», спасибо Мэнселлу...»

Но как бы то ни было, победа французского мотора «на поле соперника» была безоговорочной. После нее даже успех Бергера в Австралии не выглядел реваншем. Правда, пожалуй, впервые в сезоне «Мак-Ла-

рен» смотрелся чуточку лучше «Вильямса». Однако на нем уже будто лежала печать обреченности. Сначала Сенна, совершенно забыв об осторожности, пытался обойти лидера и в конце концов поплатился за этот рецидив собственной молодости. Он не успел среагировать на внезапно сбросившего скорость Мэнселла. Потом Бергер неправдоподобно медленно накатывался на финиш, а толпа болельщиков редела, подбадривая мчавшегося сзади Шумахера. Оказывается, еще за круг до конца компьютер уведомил австрийца, что бензин на исходе...

Вот так же, до последней капли Деннис «выжал» «Хонду», умудрившись заполучить для музея команды в Уокинге еще один Гран-при. И в то же время победа эта подтвердила, что не японские инженеры проиграли чемпионат, а «мак-лареновские». Техники «Хонды» даже после оплеухи в Сузуке добросовестнейшим образом отработали до самой последней минуты, хотя обычно в подобных случаях такое отношение — редкость. А вот английские конструкторы явно сплеховали: только к концу сезона ездовые качества «Мак-Ларена» приблизились к «Вильямсу».

Вину за поражение без сомнения несет и сам Деннис — вспомните, как, не сработавшись с хозяином,

Победив в Сузуке, Патрезе продолжил традицию: как правило, первым на финише Гран-при Японии бывает кто угодно, только не чемпион мира. Единственным исключением в 1988 году стал Сенна.

Ги Лижье, о плачевном финансовом состоянии которого слухи ходят уже несколько лет, в конце концов продал свою «конюшню». Но не Деннису, как предполагали, а неизвестному Сирилу де Рувру: бывшему хозяину команды AGS.

Новый шеф «Лижье» начал свою деятельность с того, что дал от ворот поворот соотечественникам — Бернару и Кома, заключив на сезон-93 контракты с англичанами — Брандлом и Бланделлом.

Первый Гран-при Австралии был организован в «городе церквей», как называют Аделаиду, в 1985 году стараниями местного бизнесмена Билла О'Гормана.

Трасса последнего этапа чемпионата мира, спроектированная инженером Бобом Барнардом, комбинированная. Старт дается на автодроме в Виктория-парке, а основная часть кольца проходит по улицам столицы Зеленого континента.

Бергер, выиграв в Аделаиде, сравнялся с Простом — у француза и австрийца по две победы в Гран-при Австралии. Среди марок вне конкуренции «Мак-Ларен» — четыре победы.

покинули Уокинг Джон Барнард и Стив Николз, конструкторы самых знаменитых «мак-ларенов» — MP4/2 и MP4/4. Может как раз их-то и не хватало?

Но Рон никак не показывает, что признает ошибку, и не думает приглашать инженеров с громкими именами. Главное, как он считает, мотор. Поэтому-то и проявлял он чудеса изобретательности, чтобы заполучить «Рено». Да и с «Хондой» Денниса связывают какие-то надежды — похоже, именно поэтому пригласил он Майкла Андретти: японцы крайне чувствительны к американ-

скому рынку, считая его важнее даже своего собственного.

Самомнение менеджера «красно-белых» не знает границ: «У нас нет непреодолимых проблем. Наша команда располагает наилучшими условиями для победы, лучшей технологией и лучшими пилотами». Но как бы то ни было, стартующий 14 марта Гран-при Южной Африки откроет новую главу в истории «Мак-Ларена», главу, в которой команде Денниса предстоит нелегкая борьба за возвращение себе звания сильнейшей.

А. МЕЛЬНИК



# 1961

1 этап — Монте-Карло; 2 — Зандвоорт; 3 — Спа-Франкоршам; 4 — Реймс; 5 — Эйнтри; 6 — "Нюрбургринг"; 7 — Монца; 8 — Уоткинс Глен. В зачет шли пять лучших результатов. Система начисления очков: 9—6—4—3—2—1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; а — авария; д — дисквалификация; нс — не стартовал в гонке; к — не прошел квалификацию;   — лучшее время прохождения круга в гонке. Автомобили "Купер" и "Лотос" были оснащены моторами "Клаймэкс".

|     |                                                        | MC<br>14.05                                         | NL<br>22.05                                          | B<br>18.06                                          | F<br>2.07                                           | GB<br>15.07                                         | D<br>6.08                                           | I<br>10.09                                          | USA<br>8.10                                         | Очки   |
|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------|
| 1.  | Фил Хилл (USA), "Феррари-Дино156"                      | 5 3                                                 | 1 2                                                  | 1 1                                                 | <span style="background-color: #cccccc;">1 9</span> | 1 2                                                 | <span style="background-color: #cccccc;">1 3</span> | 4 1                                                 | —                                                   | 34(38) |
| 2.  | Вольфганг Берге фон Трипс (D), "Феррари-Дино156"       | 6 4                                                 | 2 1                                                  | 2 2                                                 | 2 с                                                 | 4 1                                                 | 5 2                                                 | 1 а                                                 | —                                                   | 33     |
| 3.  | Стерлинг Мосс (GB), "Лотос-18"                         | 1 1                                                 | 4 4                                                  | 8 8                                                 | 4 с                                                 | 5 с                                                 | 3 1                                                 | 11 с                                                | <span style="background-color: #cccccc;">3 с</span> | 21     |
|     | Дан Герни (USA), "Порше-718/2"                         | 10 5                                                | 6 10                                                 | 10 6                                                | 9 2                                                 | 12 7                                                | 7 7                                                 | 12 2                                                | 7 2                                                 | 21     |
| 5.  | Ричи Гинтер (USA), "Феррари-Дино156"                   | <span style="background-color: #cccccc;">2 2</span> | 3 5                                                  | <span style="background-color: #cccccc;">5 3</span> | 3 т                                                 | 2 3                                                 | 14 8                                                | 3 с                                                 | —                                                   | 16     |
| 6.  | Иннес Айрленд (GB), "Лотос-21"                         | нс                                                  | —                                                    | 18 с                                                | 10 4                                                | 7 10                                                | 16 а                                                | 9 с                                                 | 8 1                                                 | 12     |
| 7.  | Джим Кларк (GB), "Лотос-21"                            | 3 10                                                | <span style="background-color: #cccccc;">10 3</span> | 16 12                                               | 5 3                                                 | 8 с                                                 | 8 4                                                 | 7 а                                                 | 5 7                                                 | 11     |
|     | Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-Т55"                       | 7 6                                                 | 13 12                                                | 15 с                                                | 8 5                                                 | 14 8                                                | 12 6                                                | 14 3                                                | 4 4                                                 | 11     |
| 9.  | Джанкарло Багетти (I), "Феррари-Дино156"               | —                                                   | —                                                    | нс                                                  | 12 1                                                | 19 а                                                | —                                                   | <span style="background-color: #cccccc;">6 с</span> | —                                                   | 9      |
| 10. | Тони Брукс (GB), "BRM-P48/57MkII-Клаймэкс"             | 8 с                                                 | 8 9                                                  | 7 13                                                | 11 с                                                | <span style="background-color: #cccccc;">6 9</span> | 9 с                                                 | 13 5                                                | 6 3                                                 | 6      |
| 11. | Джек Брэбхэм (AUS), "Купер-Т55"                        | 16 с                                                | 7 6                                                  | 11 с                                                | 14 с                                                | 9 4                                                 | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 4      |
|     | "Купер-Т58"                                            | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 2 а                                                 | 10 с                                                | 1 с                                                 | —      |
|     | Джон Сертиз (GB), "Купер-Т53"                          | 11 с                                                | 9 7                                                  | 4 5                                                 | 7 с                                                 | 10 с                                                | 10 5                                                | 19 с                                                | 9 с                                                 | 4      |
| 13. | Оливье Жандебьен (B), "Феррари-Дино156"                | —                                                   | —                                                    | 3 4                                                 | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 15 11                                               | 3      |
|     | "Лотос-18/21"                                          | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Иоаким Боннье (S), "Порше-718/2"                       | 9 с                                                 | 11 11                                                | 9 7                                                 | 13 7                                                | 3 5                                                 | 4 с                                                 | 8 с                                                 | 10 6                                                | 3      |
|     | Грэм Хилл (GB), "BRM-P48/57Mk II-Клаймэкс"             | 4 с                                                 | 5 8                                                  | 6 с                                                 | 6 6                                                 | 11 с                                                | 6 а                                                 | 5 с                                                 | 2 5                                                 | 3      |
|     | Джек Луис (GB), "Купер-Т53"                            | —                                                   | —                                                    | 13 9                                                | 18 с                                                | 15 с                                                | 18 9                                                | 16 4                                                | —                                                   | 3      |
| 17. | Рой Сальвадори (GB), "Купер-Т53"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | 15 8                                                | 13 6                                                | 15 10                                               | 18 6                                                | 12 с                                                | 2      |
|     | Морис Тринтиньян (F), "Купер-Т51-Мазерати"             | 15 7                                                | —                                                    | 20 с                                                | 23 13                                               | —                                                   | 21 18                                               | 22 9                                                | —                                                   | —      |
|     | Клиф Аллисон (GB), "Лотос-18"                          | 14 8                                                | —                                                    | нс                                                  | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Ханс Херрманн (D), "Порше-718/2"                       | 12 9                                                | 12 15                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 11 13                                               | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Михаэль Мэй (CH), "Лотос-18"                           | 13 с                                                | —                                                    | —                                                   | 22 11                                               | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Тревор Тейлор (GB), "Лотос-21"                         | —                                                   | 14 13                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718/2"               | —                                                   | 15 14                                                | 14 11                                               | 17 с                                                | 18 16                                               | 17 14                                               | 15 7                                                | —                                                   | —      |
|     | Мастен Грегори (USA), "Купер-Т53"                      | —                                                   | —                                                    | 12 10                                               | 16 12                                               | 16 11                                               | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | "Лотос-18/21"                                          | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 17 с                                                | 11 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Вилли Мэресс (B), "Лотос-21"                           | —                                                   | —                                                    | 19 с                                                | 20 с                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | "Феррари-Дино156"                                      | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 13 а                                                | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Люсьен Бьянки (B), "Лотос-18/21"                       | —                                                   | —                                                    | 21 с                                                | 19 с                                                | 30 с                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Лоренцо Бандини (I), "Купер-Т53-Мазерати"              | —                                                   | —                                                    | 17 с                                                | —                                                   | 21 12                                               | 19 с                                                | 21 8                                                | —                                                   | —      |
|     | Хенри Тэйлор (GB), "Лотос-18/21"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | 25 10                                               | 17 а                                                | —                                                   | 23 11                                               | —                                                   | —      |
|     | Иан Бэрджеес (GB), "Лотос-18/21"                       | —                                                   | —                                                    | к                                                   | 24 14                                               | 25 14                                               | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | "Купер-Т53"                                            | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 24 12                                               | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Джорджо Скарлатти (I), "Де Томазо-ОСКА"                | —                                                   | —                                                    | —                                                   | 26 с                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Бернар Колломб (F), "Купер-Т53"                        | —                                                   | —                                                    | —                                                   | 21 с                                                | —                                                   | 26 16                                               | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Тони Маггз (ZA), "Лотос-18/21"                         | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | 24 13                                               | 22 11                                               | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Кейт Грин (GB), "Гилби-Клаймэкс"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | 23 15                                               | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Вольфганг Зайдель (D), "Лотос-18/21"                   | —                                                   | —                                                    | нс                                                  | —                                                   | 22 17                                               | 23 с                                                | 28 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Натили (I), "Купер-Т51-Мазерати"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | 28 с                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Джон Ашмор (GB), "Лотос-18/21"                         | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | 26 с                                                | 25 15                                               | 25 а                                                | —                                                   | —      |
|     | Реджиналд Парнелл (GB), "Лотос-18/21"                  | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | 29 с                                                | —                                                   | 27 10                                               | —                                                   | —      |
|     | Тони Марш (ZA), "Лотос-18/21"                          | —                                                   | —                                                    | к                                                   | —                                                   | 27 с                                                | 20 17                                               | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | Джек Фэрман (GB), "Фергусон-Р99"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | 20 д                                                | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —      |
|     | "Купер-Т51"                                            | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 26 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Пироччи (I), "Купер-Т51-Мазерати"                      | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 29 12                                               | —                                                   | —      |
|     | Роберто Бузинелло (I), "Де Томазо-Конреро/Альфа Ромео" | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 24 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Роберто Липпи (I), "Де Томазо-ОСКА"                    | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 32 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Брайан Нэйлор (GB), "J. V. W.-Клаймэкс"                | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 31 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Рикардо Родригес (MEX), "Феррари-Дино156"              | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 2 с                                                 | —                                                   | —      |
|     | Нино Вакарелла (I), "Де Томазо-Конреро/Альфа Ромео"    | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 20 с                                                | —                                                   | —      |
|     | Роджер Пенске (USA), "Купер-Т53"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 16 8                                                | —      |
|     | Питер Райан (CDN), "Лотос-18/21"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 13 9                                                | —      |
|     | Хэл Шарп (USA), "Купер-Т53"                            | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 17 10                                               | —      |
|     | Уолтер Хансен (USA), "Купер-Т53"                       | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 14 с                                                | —      |
|     | Ллойд Руби (USA), "Лотос-18/21"                        | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 19 с                                                | —      |
|     | Джим Холл (USA), "Лотос-21"                            | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 18 с                                                | —      |
|     | Газтано Старрабба (I), "Лотос-Мазерати"                | —                                                   | —                                                    | —                                                   | —                                                   | —                                                   | —                                                   | 30 с                                                | —                                                   | —      |

# Renault RE30

Первым автомобилем "Рено", реально претендовавшим на чемпионское звание в формуле 1, стал "RE30". До этого французским конструкторам, создавшим первый в истории Ф1 мотор с турбонаддувом,

не удавалось построить конкурентоспособное шасси. "Рено" страдали множеством "детских болезней", были тяжелы и плохо управлялись. С появлением "RE30" ("Рено-ЭЛФ", ранее модели назывались RS—

"Рено Спорт"), ставшим четвертым автомобилем фирмы в Ф1, положение стало меняться к лучшему.

Франсуа Кастанж укоротил и значительно облегчил автомобиль, доведя его вес до минимально допустимых 585 кг. Мотор "RE30" превосходил своего предшественника лишь на 20 л.с., однако к началу 1983 года конструкторы под

руководством Бернара Дюдо добавили ему еще сотню "лошадей".

Легкий и мощный, автомобиль получился очень быстрым, но крайне ненадежным. Особенно досаждала гонщикам система смазки двигателя. В 1981 году более половины этапов Прост и Арну закончили досрочно, а в следующем сезоне ("RE30B") процент сходов по техническим причинам дошел до 60! Всего на "RE30" в 32 гонках одержано 7 побед, завоевано 16 "поул-позишн", 6 вторых, 2 третьих, 2 четвертых, 1 пятое, 1 шестое место, 116 очков.

На стартовом этапе 1983 года появилась модификация "RE30C", а затем ее заменила "RE40", которая остановилась уже буквально в шаге от чемпионского титула.

**Первый старт автомобиля:** Гран-при США, 15 марта 1981 года. **Двигатель:** "EF2", 6-цилиндровый, V-образный, 1492 см<sup>3</sup>, мощность 540—650 л.с., два турбокомпрессора КKK. **Коробка передач:** "Рено-Тип 30" с шестернями "Хьюланд". 5-ступенчатая. **Шины:** "Мишлен". **Менеджер:** Ж. Лярус. **Главный конструктор:** Ф. Кастанж. **Гонщики:** Р. Арну (F), А. Прост (F), Э. Чивер (USA).



# Ferrari 312

"Феррари-312" — одна из долгожительниц Ф1. Она продержалась в ней четыре сезона. Эти годы не назовешь самыми удачными в истории "Скудерии". И не в последнюю очередь из-за недостатков автомобиля.

312-я была подготовлена по требованиям новой, 3-литровой формулы 1, вошедшей в действие с 1 января 1966 года, и, похоже, проектировали ее на скорую руку. Конструкцию шасси, схему подвески

позаимствовали от полуторалитровой модели, мотор — от спорт-прототипа "Феррари". Тяжелый, маломощный, он развивал всего 300 л.с. Однако их хватило для победы и двух "поул-позишн" в первых трех гонках сезона. Позднее двигатель получил три клапана на цилиндр, и мощность его возросла к началу 1967 года до 390 л.с. Но конкурировать с "Репко" и тем более с "Косвортом" он уже не мог. Появившаяся в следующем сезо-

не четырехклапанная головка тоже не спасла положения. Правда, "Феррари" удалось захватить лидерство в области аэродинамики, и 312-я стала первой машиной Ф1, снабженной антикрыльями, которая выиграла Гран-при. Но победа Икса и несколько "поулов" так и остались эпизодом. Конструкторам не удалось преодолеть главный недостаток машины — малую надежность. В 38 гонках она 23 раза сходилась с дистанции по техническим причинам. Всего же на счету "Феррари-312" 3 победы, 7 "поул-позишн", 4 вторых, 9 третьих, 4 четвертых, 2 пятых, 5 шестых мест. За рулем этого автомобиля погиб

итальянец Лоренцо Бандини (Монте-Карло, 1967 год). Именно он изображен на снимке.

**Первый старт автомобиля:** Гран-при Монако, 22 мая 1966 года. **Двигатель:** 12-цилиндровый, V-образный, 2989 см<sup>3</sup> (77x53,5 мм) с впрыском топлива "Лукас", мощность от 300 до 430 л.с. (при 10800 об/мин). **Масса:** 548—515 кг. **Шины:** "Файрстоун". **Менеджер:** Э. Драгони. **Главный конструктор:** М.Форгьери. **Гонщики:** А. де Адамич (I), К. Амон (NZ), Л. Бандини (I), Д. Белл (GB), Ж. Икс (B), М. Паркс (GB), П. Родригес (MEX), Л. Скарфиотти (I), Дж. Сертиз (GB), Дж. Уильямсон (GB).





Все гонки мира

# САМОЕ ТРУДНОЕ ЗОЛОТО

Французы всегда с великим энтузиазмом брались за все новое — будь то кинематограф или самолет, мотоцикл или автомобиль. И любую новинку им непременно надо повертеть и так и сяк, опробовать ее со всех сторон, узнать, на что она способна. Как это ни странно для нас, привыкших считать легкомыслие неотъемлемой чертой французской нации, но во всем мире французов уважают прежде всего за их здравый смысл. Оседлав автомобиль и мотоцикл, они пожелали выяснить не только то, какая марка быстрее, но и определить, кто надежнее, практичнее, выносливее. Судите сами — все крупнейшие пробеги начала века неизменно начинались или заканчивались в Париже, именно французам принадлежит идея устроить ралли через пустыню Сахара, на весь мир знаменита 24-часовая гонка в Ле-Мане. Но вот многие ли знают, что у «Ле-Мана» есть двойник в мире мотоспорта? Между тем это — гонка с давними традициями, чрезвычайно популярная в самой Франции и престижная

у мотогонщиков. Имя ей «Боль д'ор» — «Золотая чаша».

Родилось это соревнование еще в двадцатых годах и долгое время было состязанием чисто серийных мотоциклов в 24-часовой гонке по шоссейному кольцу. Поначалу оно было мало известно за пределами Франции, но со временем отчеты с этих соревнований стали появляться не только в местных газетах и журналах. Проявили к ним интерес и мотоциклетные фирмы. Так, в 1956 году прислала своих гонщиков чехословацкая «ЯВА». Тогда Хармшит и Климт сразу заняли первое место на практически серийном 350-кубовом мотоцикле. Но международная известность к «Боль д'ор» по-настоящему пришла в 70-е годы. У нее появились сестры в других странах — 24-часовые или 1000-километровые гонки в Испании, Италии, ФРГ и Великобритании.

Требования к мотоциклам в соревнованиях на выносливость в ту пору были намного либеральнее, чем в гонках Гран-при, так что в них

могли участвовать почти серийные мотоциклы с двигателями большого рабочего объема. А поскольку Международная федерация мотоспорта (ФИМ) всегда старалась сблизить серийные и гоночные мотоциклы, то новые тенденции она могла только приветствовать. В начале 70-х годов был утвержден специальный приз ФИМ для победителя в серии гонок на выносливость, а с 1976 года начал разыгрываться много-

этапный чемпионат Европы.

То была пора расцвета новой породы супермотоциклов. Зарубежные мотолюбители осваивали дикие кубаторы — 850, 900, 1000 см<sup>3</sup> и мощности, доступные ранее лишь профессиональным гонщикам, — 80, 90, 100 л. с.... В битву за новое чемпионское звание с упоением кинулись японские фирмы «Хонда» и «Кавасаки», итальянская «Дукати». Вскоре к ним прибавились и остальные члены японского квартета — «Ямаха» и «Сузуки». Через пять лет первенство повысило свой ранг, став чемпионатом мира. Вот здесь-то его и подстерегла первая из неприятных метаморфоз: из него выпала гонка «Боль д'ор».

«Золотая» гонка, хоть и приобрела мировую известность, оставалась все же в глазах французов их внутренним делом. Множество полупрофессиональных и любительских команд жило

лишь этой гонкой, не обращая внимания на всякие там международные чемпионаты — мол, все равно кусок не по зубам. ФИМ же решила объединить новый чемпионат с популярной на Британских островах формулой TT, ограничивавшей рабочий объем мотоциклетных четырехтактных двигателей величиной 1000 см<sup>3</sup>. Это пришлось не по нраву многим французским командам, боевые мотоциклы которых рас-



полагали двигателями большего рабочего объема. Так «Большой д'ор» оказалась «вещью в себе», а чемпионат мира — без самой популярной гонки. Между тем зрителей на «Большой д'ор» собиралось едва ли не столько же, сколько на все этапы чемпионата вместе взятые, да и состав участников был куда представительней. Японские фирмы ангажировали на эту гонку своих ведущих суперзвезд, таких, как Уэйн Рэйни, Фредди Спенсер, Уэйн Гарднер.

Через несколько лет организаторам удалось прийти к соглашению, и «Большой д'ор» заняла в расписании чемпионата подобающее место. Но, увы, чемпионат подстерегали новые трудности. На этот раз — падение интереса зрителей. Лишь соревнования во Франции и Японии собирали полные трибуны (японцам эти гонки настолько понравились, что на трассу «Сузука» приходит до четверти миллиона человек!), этапы в других странах привлекали всего по несколько тысяч болельщиков.

Видимо, 24 часа следить за гонкой все-таки утомительно (японский этап, к слову, «всего» восьмичасовой). Но окончательно добила чемпионат пришедшая из США новая мода — «супербайки». В этом классе ездили практически такие же «почти серийные» мотоциклы, а вот

продолжительность гонки была «классической». Так что интерес болельщиков и мотоциклетных фирм быстро переместился к новой категории. 1988 год стал первым годом проведения чемпионата мира «супербайков», а в следующем году гонки на выносливость утратили статус мирового первенства. Два года проводилась лишь серия состязаний на кубок ФИМ, но все-таки гонки ухитрились выжить, и в 1991 году чемпионат был возобновлен.

Удивительно, но на гонке «Большой д'ор» все эти перипетии отразились мало. Она по-прежнему любима во Франции, по-прежнему собирает сотни тысяч людей. А крупнейшие мотоциклетные фирмы продолжают готовить специальные мотоциклы для соревнований на выносливость. Основой для них служат, как правило, те же серийные мотоциклы, что и для супербайков. Однако, по мнению специалистов фирмы «Хонда», требования к мотоциклам этих двух категорий настолько отличаются, что приходится создавать практически совершенно различные машины. «Свои» в командах и пилоты. Правда, как мы уже упоминали, здесь подчас участвуют и суперзвезды классического чемпионата, но для них условия состязаний на выносливость кажутся слишком жесткими. Вот как ото-

звался о «Большой д'ор» однажды дерзнувший выступить в ней Корт Баллингтон, четырехкратный чемпион мира в гонках Гран-при: «Да это просто жуть! Знал — ни за что не поехал бы. Это все равно, что проехать десять Гран-при подряд!» Так что у «Большой д'ор» и подобных ему соревнований свои герои: французы Жан-Луи Батистини и Жан-Мишель Маттиоли, португалец Алекс Виейра. А скорости достаточно высоки — под 300 км/ч! За 24 часа мотоцикл успевает «намотать» по кольцу более 3 тысяч километров. Конечно, выдержать сутки в таком темпе ни один пилот не в силах. Так что за рулем одного мотоцикла едут по очереди три спортсмена в 24-часовых соревнованиях или два — в восьмичасовых.

Но как выдерживают этот марафон зрители? Ну, их задача попроще, и желающих ее облегчить предостаточно. Вокруг трассы (а в последние годы «Большой д'ор» проводится на лучшем французском автодроме «Поль Рикар») вырастает целый городок ресторанчиков, бистро, дискотек и огромный палаточный лагерь для желающих передохнуть. И, конечно, кольцо магазинов, где мотофанат может найти все, что его душа пожелает: плакаты, мотоциклетные книги и журналы, запчасти и аксессуары и даже видеокассеты

с записью самых волнующих эпизодов прошлогодней гонки.

Конечно, немало интересного для зрителей не только вокруг, но и на самой трассе. За сутки безостановочного кружения рождается и умирает много маленьких сенсаций. Неповторима картина ночной гонки, когда мотоциклы со своеобразным ревом «четырёхтактника», слепя светом фар, вылетают из-за поворота.

Но чем ближе к исходу суток, все притягательней становится финишная прямая. Заброшены приманки и утехы, помогавшие зрителям скоротать долгие 24 часа — близится развязка гонки! Трибуны, на которых порой были видны лишь отдельные фанаты, заполняются до отказа. А когда приближается победитель, толпа порою сметает все барьеры, выплескивается на трассу. Иногда гонщику приходится финишировать в плотном людском коридоре — благо, в таких длинных соревнованиях разделяют мотоциклистов не секунды, а круги. Французский болельщик уверен, что для него был сыгран весь этот спектакль, и никто не вправе отказать ему в удовольствии поглазеть на героя вблизи. Так что будьте спокойны — и на следующий год он придет поболеть за своего кумира.

А. ВОРОНЦОВ







## ПОПЛАТИЛИСЬ ЗА ХИТРОСТЬ

Оказывается, и в западноевропейском автоспорте случаются казусы, живо напоминающие о нравах в спорте «нашенском». Пример тому дал чемпионат Германии по кольцевым гонкам ДТМ, в котором два года подряд (1990, 1991) побеждали спортсмены на машинах «Ауди» (см. АМС, 1992, № 5). Теперь серия их побед прервана — похоже, надолго.

Все началось с того, что перед нынешним сезоном технические комиссары «поощрили» фирму-победительницу... требованием увеличить минимальную массу гоночных «Ауди-V8» на 50 кг (не иначе, конкуренты разжалобили!). Стремясь заставить потяжелевшие машины мчаться хотя бы с прежней скоростью, инженеры «Ауди» искали резервы мощности —

и нашли их, применив, как у нас говорят, хитрый вал, но не распределительный, а коленчатый.

Угол между его шатунными шейками составляет не 90°, как у серийного вала, а 180°, то есть они лежат в одной плоскости. Двигатель с такой схемой способен развивать более высокие обороты и, соответственно, мощность, хотя из-за увели-

ченных вибраций менее надежен.

Повышенные обороты изменили звук мотора, который стал напоминать формулу 1. Инженеры «Ауди» сослались на модернизацию системы выпуска, но главные конкуренты — БМВ и «Мерседес-Бенц» догадались о причине. Контрольная разборка мотора подтвердила: коленчатый вал разительно отличался

|                            |                                   | 1   | 2  | 3  | 4  | 5  | 6   | 7   | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | очки |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
|----------------------------|-----------------------------------|-----|----|----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1                          | Клаус Людвиг (D), Mercedes-Benz   | 15  | 0  | 4  | 8  | 15 | 12  | 10  | 4  | а  | 15 | 20 | 20 | 3    | 0  | а  | 10 | 20 | 20 | с  | 10 | 10 | 20 | 12 | с  | 228 |
| 2                          | Курт Тийм (DK), Mercedes-Benz     | 20  | 20 | 10 | 15 | 12 | 8   | 4   | 0  | с  | 10 | 8  | 8  | с    | 2  | с  | с  | 10 | 12 | 15 | 15 | 8  | с  | 15 | а  | 192 |
| 3                          | Бернд Шнайдер (D), Mercedes-Benz  | 8   | с  | 1  | с  | 4  | 10  | 12  | 20 | 15 | с  | 10 | 10 | с    | 10 | 4  | а  | 15 | с  | 20 | 20 | 20 | 12 | с  | с  | 191 |
| 4                          | Джонни Секотто (YV), BMW          | 0   | с  | 6  | с  | 8  | а   | 15  | 6  | 2  | 3  | 15 | 15 | 4    | 4  | 20 | 20 | 8  | 8  | 10 | 0  | 12 | 10 | 4  | 15 | 185 |
| 5                          | Кейо Росберг (SF), Mercedes-Benz  | 0   | с  | 0  | 3  | 10 | 20  | 0   | 0  | 12 | а  | 12 | 12 | с    | 0  | с  | 15 | 12 | 15 | с  | 6  | 15 | 15 | с  | —  | 147 |
| 6                          | Роланд Аш (D), Mercedes-Benz      | 4   | 15 | 8  | 20 | 6  | а   | с   | 0  | 8  | 20 | 4  | 6  | 15   | 8  | 8  | 8  | 0  | 1  | с  | 0  | 2  | 4  | 6  | с  | 143 |
| 7                          | Роберто Равалья (I), BMW          | 3   | 10 | 0  | 6  | 0  | 0   | 0   | а  | 6  | 12 | 3  | 4  | 8    | 12 | 15 | 12 | 3  | с  | с  | с  | а  | а  | 20 | 20 | 134 |
| 8                          | Йохим Винкельхок (D), BMW         | с   | 2  | 2  | 10 | 1  | а   | 8   | с  | 0  | 4  | 0  | 0  | 20   | 15 | а  | 6  | 6  | 2  | с  | с  | 4  | 8  | 10 | 12 | 110 |
| 9                          | Стив Соупер (GB), BMW             | 10  | 0  | с  | 4  | 0  | а   | 20  | 2  | 10 | 8  | 6  | 3  | 10   | 20 | а  | а  | а  | 4  | 8  | 4  | —  | —  | 0  | а  | 109 |
| 10                         | Йорг ван Оммен (D), Mercedes-Benz | 1   | 8  | 0  | 2  | 20 | 15  | 0   | 8  | 0  | 2  | 1  | 0  | 2    | 1  | 10 | а  | 1  | 0  | 12 | 12 | 1  | 2  | 8  | с  | 106 |
| количество зрителей (тыс.) |                                   | 115 | 37 | 46 | 41 | 56 | 110 | 120 | 22 | 42 | 41 | 41 | 75 | 746  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |

1 этап — Цольдер (B), 5 апреля; 2 — "Нюрбургринг", 19 апреля; 3 — Вуншторф, 3 мая; 4 — AVUS, Берлин, 17 мая; 5 — Хоккенхайм, 24 мая; 6 — "Нюрбургринг", 18 июня; 7 — "Норисринг", Нюрнберг, 28 июня; 8 — Брно (CS), 12 июля; 9 — Дипхольц, 16 августа; 10 — Зинген, 6 сентября; 11 — "Нюрбургринг", 20 сентября; 12 — Хоккенхайм, 11 октября. Система начисления очков — 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1. с — сход в гонке по техническим причинам, а — авария.



Первая победа к Людвигу пришла в 1974 году на этапе чемпионата Европы. Ныне 43-летний немец — лучший гонщик ДТМ (25 побед за восемь сезонов). Кроме того, он трехкратный победитель «Ле-Мана» и вице-чемпион мира 1987 года по «кузовному» кольцу.

от базового. Специалисты «Ауди» ссылались на специальную технологию переделки вала — напрасно: БМВ подала официальный протест, который был удовлетворен.

Справедливость, таким образом, восторжествовала: вызвав самый громкий скандал за все годы проведения

ДТМ, фирма «Ауди» ушла из него среди сезона, «хлопнув капотом». Но реакция на это событие оказалась противоречивой. Конкуренты убеждены, что «химики» получили по заслугам. Лица не столь заинтересованные указывают, что пункт технических требований, за который ухватилась фирма «Ауди», допускал толкования, а стало быть, наказание неоправданно сурово. Для болельщиков еще обиднее другое: чемпионат, превратившись в дуэль БМВ и «мерседесов», явно поскучил. К тому же нет уверенности, что обиженные захотят участвовать в нем на будущий год. Правда, есть еще один нюанс: фирма, согласившаяся участвовать в ДТМ, тем самым обязуется выставлять на каждый этап четыре машины, а в случае неучастия хотя бы одной ей «светит» неустойка в 200 000 марок. Выбыв досрочно, «Ауди» поставит на кон в общей сложности 4,8 миллиона марок. Вопрос об их уплате, видимо, будет решать суд. Но что бы он ни постановил, скандал вряд ли пройдет бесследно для репутации «Ауди» — по крайней мере, в спортивных кругах. Жаль...

В. АРКУША

Техтребования ДТМ весьма замысловаты. В зависимости от рабочего объема двигателя вес автомобилей ограничен: БМВ-М3 и «Мерседес-Бенц-190Е2,5-16» — 960 кг, «Форд-Мустанг» — 1100 кг, «Ауди-V8 Кваттро» — 1300 кг. Кроме того, ширина покрышек — 10 дюймов для БМВ и «Мерседес-Бенц», 11 дюймов — для остальных.

Чтобы уравнивать шансы участников, существует система гандикапа. Первые пятеро по итогам заезда получают 15-12-9-6-3 кг дополнительного веса (для «Ауди» и «Форда» — 25-20-15-10-5). А занявшие с 7-го по 11-е и далее места, наоборот, облегчаются на 3-6-9-12-15 (5-10-15-20-25) кг. Дополнительный вес не может превышать 50 («Мерседес», БМВ) и 100 кг («Ауди», «Форд»).

«Мерседес-Бенц» с большим отрывом выиграл в прошедшем сезоне заводское первенство. А вот в личном зачете водитель штутгартской фирмы победил впервые. До этого чемпионами были БМВ — трижды, «Ауди» — дважды, «Волво», «Ровер» и европейский «Форд».

Среди 42 участников из 10 стран только 23 — профессионалы, имеющие постоянный контракт.

Восемь человек представляют в ДТМ формулу 1. Самые заслуженные — чемпион мира 1982 года Росберг и победитель шести гран-при Лаффит.

Лаффит и принц Леопольд фон Байерн (в демократической Германии его называют запросто Польди) — наиболее «пожилые» гонщики чемпионата — обоим по 49 лет. Самый молодой — 23-летний Хуберт Хаупт.

В прошлом сезоне в ДТМ появлялись и наши старые знакомые по Кубку дружбы — Вацлав Бервид и Йозеф Венц из Чехословакии. Правда, выше 12-го места на этапе ни одному из них подняться не удалось.

Лучшей «конюшной» чемпионата стала AMG, за которую выступали Людвиг, Шнайдер, Росберг, а также Эллен Лор, единственная женщина среди участников ДТМ.



Фото «Мерседес-Бенц»



## СПАСАЙСЯ, КТО МОЖЕТ!



Когда звучит этот клич, организованное отступление превращается в паническое бегство. На море он сигнал о том, что единственная уцелевшая шлюпка тонущего судна уже скрылась за горизонтом вместе с капитаном и командой. Обреченным пассажирам предоставлена полная свобода действий. Не хочешь утонуть — плыви к берегу вольным стилем или в обнимку с собственным чемоданом.

Кольцевики бывшего Союза за сейчас оказались в похожей ситуации. Шлюпки с «непотопляемым» руководством благополучно отчалили, и спортсмены в минувшем году были вынуждены спасаться самостоятельно. Еще совсем недавно на территории страны проводилось около двадцати гонок за сезон, теперь же их почти не осталось. Два соревнования на киевской «Чайке». Причем одно из них — чемпионат Украины, куда собратьев по несчастью, проживающих в соседних государствах, не допустили. Открытие сезона и «Янтарное кольцо» в Риге, традиционный подъем на холм в Ялте, установление рекордов скорости России. Сказочно повезло тольяттинцам Владимиру Егорову, Борису Маслоу и Сергею Гурьянову. ВАЗ организовал им турне по автодромам Италии.

Остальным кольцевикам, пожалуй, наиболее доступными оказались поездки в Познань и Кельце на открытый чемпионат Польши. Правда, по окончании последнего этапа никто из «иностранцев» медалей не получил. Такова система проведения первенства — награждались лишь свои. Владельцы легковых автомобилей стартовали вместе с поляками, но как бы вне зачета. В классах CH2, A3, A2, соответствующих нашим A-5, A-1600 и A-1300. А вот сильных конкурентов из России, Латвии, Литвы, Эстонии, Украины, Белоруссии, Германии, Чехословакии и Швеции, выступающих на формулах, организаторы «нейтрализовали» иным способом. Для них предусмотрели отдельные «интерзаезды». Технические требования здесь близки к скандинавской F-IV или отечественной E-1600.

Впрочем, дареному коню зубы не смотрят. Именно

Москвичу Владимиру Островскому (№ 76) в Польше удавалось объехать и «Лянчу» и «Хонду».

|                       | МЕСТА НА ЭТАПАХ |   |   |    |   |
|-----------------------|-----------------|---|---|----|---|
|                       | 1               | 2 | 3 | 4  | 5 |
| <b>Формула Е</b>      |                 |   |   |    |   |
| В. КОЗАНКОВ, Россия   | с               | 1 | с | 3  | 1 |
| А. ПОТЕХИН, Россия    | 1               | — | — | 2  | — |
| Д. ИОНУШИС, Литва     | 2               | — | — | 4  | — |
| М. КОНГО, Эстония     | —               | — | 1 | —  | — |
| А. НЕСТЕРОВ, Россия   | 3               | — | с | с  | — |
| В. ГАСЕНКО, Украина   | —               | — | 9 | 7  | — |
| С. ОДИНЦОВ, Россия    | —               | 4 | — | —  | — |
| С. ГОРШЕНЕВ, Россия   | —               | — | — | 5  | — |
| Г. МАЛАНЧИК, Беларусь | —               | 5 | — | —  | — |
| А. АРМАНД, Россия     | —               | — | 5 | с  | — |
| А. ШТАЛС, Латвия      | 6               | — | — | —  | — |
| А. КРЕТОВ, Россия     | —               | — | — | 6  | — |
| А. ШЕПЕД, Беларусь    | —               | 6 | — | —  | — |
| А. РЫЖОВ, Россия      | —               | — | — | 9  | — |
| И. РУКУТС, Латвия     | с               | — | — | 13 | — |
| Р. ДЗИНТАРС, Латвия   | с               | — | — | —  | — |
| <b>А3</b>             |                 |   |   |    |   |
| В. СУХОВ, Россия      | 4               | 6 | 2 | 2  | с |
| Г. ЮДЕЙКС, Латвия     | —               | 5 | 3 | с  | 2 |
| Я. АЛЛИКС, Латвия     | —               | — | — | с  | — |
| <b>А2</b>             |                 |   |   |    |   |
| А. ФЕНОМЕНОВ, Россия  | —               | 2 | — | 3  | — |
| <b>СН2</b>            |                 |   |   |    |   |
| В. ОСТРОВСКИЙ, Россия | —               | 5 | — | 3  | — |

Примечание. 1, 3, 4 этапы проводились в Познани, 2, 5 этапы — в Кельце.

Польша предоставила бывшим советским кольцевикам возможность регулярно участвовать в соревнованиях. Пусть за свои кровные деньги, без наград и славы. Главное, гоночные машины выезжали из боксов, а их хозяева не пропустили сезон.

Любопытно, что лучшие результаты, как обычно, у тех, кто ни сейчас, ни раньше своей трассы не имел,—

у москвичей, которые только и защищали цвета России.

Остается лишь позавидовать стойкости наших гонщиков. Ведь спортивные деятели даже не удосужились провести чемпионат России. Кто знает, может быть этот вид автомобильных соревнований уцелеет-таки благодаря стараниям пилотов.

**В. КРЮЧКОВ**  
Фото автора  
и **А. ШЕЛУДЧЕНКО**



Виктор Козанков даже в «эмиграции» по-прежнему остается лидером.

## ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Продаю мотоцикл "Харлей-Давидсон-ВЛА-42", отреставрирован, с документами. Есть запасные части: двигатель в сборе, карбюратор, две передние вилки, два бака, крыло заднее, поршни, коленвал и др. 4000 дол. или в рублях по курсу. Адрес: 450099, Башкирская АССР, г. Уфа-99, Сипайлово-6, ул. Гагарина, д. 22/2, кв. 80. Ложкин Андрей.

Приглашаем к сотрудничеству посредника для установления деловой переписки с зарубежными фирмами — производителями автомобилей. 10% от суммы контракта — вознаграждение. Адрес: 462010, Оренбургская обл., г. Тюльган, ул. Октябрьская, 8, кв. 66, "АСТРА".

Могу выслать правила и инструкцию по изготовлению настольной игры, имитирующей авто- и мотогонки. Адрес: 565724, Иркутская обл., г. Братск-24, ул. Гагарина, д. 33/6, кв. 97. Виктор Долматов.

Меняю часть дома (24 м<sup>2</sup>, без удобств, печное отопление) в г. Воронеже (центр) на автомашину ВАЗ ("06", "07", "093") выпуска не ранее 92 г. Адрес: 440061, г. Пенза, Пролетарская, д. 20, кв. 105. Тел. 64-74-05.

Продаю кожаный комбинезон (б/у, красный) для шоссейно-кольцевых мотогонки и спидвея, мотошлем для мотокросса фирмы "Киви" (Швейцария, желто-черный) в отличном состоянии, два козырька к кроссовому шлему (США), мотоцикл Чезет-125 (новый). Все продается за СКВ или рубли по курсу. Адрес: 280025, Украина, г. Хмельницкий, а/я 1684.

Куплю журналы "За рулем" № 1—12 1984—1992, "Моделлист-конструктор" № 7—12 1992 г., "Сделай сам" № 3—4 1992 г., "Радио" № 5—12 1992 г. Оплата по договоренности. Адрес: 143952, Московская обл., г. Реутов, ул. Калинина, д. 12, кв. 54, Перебедев А. К.

Куплю "Авторевю" за 1990 г., 1991 (5, 6, 17, 18), АМС за 1990 г., 1991 (1, 2, 3), 1992 (2, 3) в хорошем состоянии, каталоги для коллекционеров автомобилей. Адрес: 638710, Павлодарская обл., г. Экибастуз, ул. Строительная, д. 96, кв. 63, Семенов В. С.

Продаю шины для картов (В-25, В-28). Адрес: 394053, г. Воронеж, ул. 60-й Армии, д. 23, кв. 75, тел. (0732) 137-137, Федотов Валерий.

Меняю спортивный автомобиль ВАЗ-2121, подготовленный для ралли-рейдов и марафонов (двигатель — 1700 см<sup>3</sup>, усиленная подвеска, газовые амортизаторы, дуги безопасности, литые колеса ВИЛС, дополнительный топливный бак, сиденья "Спарко"), на новый стандартный автомобиль ВАЗ-2108. Тел. в Москве 207-27-33, Сергей.

Продаю (за наличный и безналичный расчет) двигатели CZ-125 с золотниковым газораспределением, цилиндры для двигателей CZ-125 водяного охлаждения (аналог — Rotax). Двигатели и цилиндры полностью отвечают техническим требованиям комитета картинга РАФ к классам "Формула-С" и "Формула-Чезет". Адрес: 394053, г. Воронеж, ул. 60-й Армии, д. 23, кв. 75, тел. (0732) 137-137. Федотов Валерий.

Объявления частных лиц публикуются в журнале "Автомотоспорт" БЕСПЛАТНО.

Ваши предложения направляйте по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, "Автомотоспорт".



## ФОРМУЛА 3000: СЕЗОН НАДЕЖД

«Да вы прислушайтесь, формула 3000 — ведь это даже звучит как этикетка на бутылке с химреактивом!» Так пренебрежительно отзывался однажды об этих соревнованиях Деймон Хилл, сын двукратного чемпиона мира, перепробовавший множество различных состязаний. В самом деле, бывший ореол «последней ступеньки к Олимпу» порядком померк, а популярность эти гонки сохранили у любителей спорта скорее по традиции.

Да, конечно, как сообщали программки этапов чемпионата, школу Ф3000 прошли почти три четверти пилотов формулы 1, но в том-то и дело, что большинство лидеров первенства мира в это число не входят. Наиболее талантливые пилоты «младших» формул прыгали в Ф1 «через ступеньку», а вот звезды формулы 3000 попадали на сцену Гран-при уже в зрелом возрасте. Так Кристиан Даннер стал первым чемпионом формулы 3000 в 27 лет, Роберто Морено

выиграл в 29, Эрик Кома — в 27 и даже наделавший столько шума три года назад Жан Алези победил здесь в 25 лет. Сенна в этом возрасте уже выигрывал Гран-при.

Положение стало меняться к лучшему на рубеже 80—90-х годов. Организаторы ухитрились добиться разрешения проводить некоторые из этапов вместе с гонками формулы 1. Немедленно интерес проявили спонсоры, телевидение. И вот результат — именно тогда образовалось более дюжины новых команд, пожелавших принять участие в Международном чемпионате ФИА, как официально именуется эта серия соревнований. Естественно, командам-дебютантам потребовались новые люди. К тому же в последние год-два многие европейские гонщики, «засидевшиеся» в формуле 3000, подались на Восток — в Японию и на Запад — в Америку: там хорошо платят, а на успех можно рассчитывать, даже не обладая феноменальным талан-

том. И опять же — в Ф3000 открылись вакансии для молодых.

Результат не замедлил сказаться: в 1991 году чемпионом стал 20-летний Кристиан Фиттипальди, тут же получивший приглашение в «Минарди». А на следующий год в формулу 3000 пришли сразу полтора десятка молодых ребят из национальных чемпионатов Ф3, из формулы «Опель-Лотос». Покинули же ее в основном бесперспективные «переростки», как, например, Джованна Аматти, Поль Бельмондо, Андреа Кьеза, Деймон Хилл.

Борьбу за победу в серии из десяти гонок повела 21 команда. Причем на их вооружении состояло всего четыре «лолы» и один «Ральт» — практически монопольное положение в чемпионате заняла английская фирма «Рейнард». Этот факт мог бы показаться тревожным: раз мало марок машин, стало быть, производителей гоночной техники не интересует такой чемпионат. Одна-

ко, вспомним, в американском CART, например, такое положение вещей ни у кого не вызывает беспокойства. И даже наоборот — приветствуется равенство возможностей. Вот и кажущееся отсутствие интереса к Ф3000 объясняется целенаправленной политикой ФИСА. Федерация стремится превратить эту серию гонок в общеевропейские соревнования, которые, с одной стороны, оказались бы максимально приближены к формуле 1, а с другой — были бы как можно более дешевыми. И, похоже, сделать это удалось.

Цифра в 540 килограммов, которая ограничивает минимальный вес (сравните с 505 кг формулы 1), снимает необходимость применения сверхлегких, а значит сверхдорогих материалов. Использование же титана, например, в любых, кроме двигателя, деталях и вовсе запрещено. Ограничение числа оборотов 3-литрового двигателя (9000 об/мин) делает его более надежным и дешевым в

Чемпионский «Рейнард-92» в цветах команды «Криптон».

Победа в чемпионате Ф3000 открыла Луке Бадюеру путь в формулу 1. В нынешнем сезоне он будет выступать за команду БМС на «Лоле-Феррари».

обслуживании. Кроме того, это позволяет на равных конкурировать со сравнительно новыми моторами «Джадд» и «Муген» «Форду-Косворту-DFV» десятилетней давности и даже «старому доброму» «Косворту-DFV», который старше большинства нынешних гонщиков Ф3000.

Требования предписывают всем машинам иметь пятискоростные коробки передач и шины максимальной ширины 16 дюймов (40,6 мм). Так все обзавелись одинаковыми агрегатами «Хьюланд-FGB» и покрышками «Эйвон». Кстати, на одном этапе их можно использовать не более 12 комплектов. В прошлом году ФИСА ввела еще одно ограничение — стандартный для всех бензин марки ЭЛФ с октановым числом 100 и максимальным содержанием кислорода 2,8, а азота 0,5 процента.

Легко догадаться, что все эти предписания не только значительно облегчили финансовое бремя команд — сезон теперь стоит «конюшне» с двумя автомобилями «все-го-то» около трех с половиной миллионов долларов, — но и ощутимо сблизил параметры машин, а это в свою очередь обещало напряженную борьбу.

Так оно и получилось —



по крайней мере полдюжины пилотов реально боролись за победу. Характерно, что половина из них новички, молодые парни, только что пришедшие из национальных чемпионатов. Накануне сезона главными фаворитами считались Наспетти, Баричелло, Хене, Коултард. Самый опытный из них — итальянец Наспетти из команды «Форти Корсе», в которой он в 20 лет стал чемпионом своей страны в Ф3, обратил на себя внимание еще в сезоне-91 отличной серией из четырех побед подряд. Он и вырвался в лидеры уже после второго этапа чемпионата в городке По,

что на юго-западе Франции. Однако через два с половиной месяца Эмануэле лишился всяких надежд на успех благодаря... неудачам Бельмондо в формуле 1. Гонщику с блестящей фамилией «Марч» предпочел спортсмена с хорошими результатами.

Но не следует считать, что «конюшня» Ф1 лишила формулу 3000 стопроцентного чемпиона. Ко времени его «командировки» в «Марч» уже трое «молодых, горячих» обошли Наспетти. Первым сменил итальянца на посту лидера Рубенс Баричелло из команды «Иль Бароне Рампанте», всего второй сезон

выступающей в чемпионате. Пятикратного чемпиона Бразилии по картингу еще до его дебюта в Ф3000 называли феноменально талантливым. В 17 лет став четвертым в национальном чемпионате формулы «Форд», он в 18 выиграл европейскую серию «Опель-Лотос», в 19 — чемпионат Британии формулы 3, а после третьей своей гонки в Ф3000 на «олимпийской» трассе в Барселоне, менее чем через месяц после 20-летия, стал единоличным лидером этих соревнований.

Оправдал возлагавшиеся на него надежды еще один новичок — испанец Хене.

|    |                                                  | Воз-<br>раст | GB<br>10.5 | F<br>8.6 | E<br>21.6 | I<br>12.7 | D<br>25.7 | D<br>23.8 | B<br>29.8 | E<br>13.9 | F<br>11.10 | F<br>18.10 | Очки |
|----|--------------------------------------------------|--------------|------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------|
| 1  | Лука БАДЮЕР (I), "Рейнард-92D-Косворт"           | 21           | 5          | 6        | 6         | 1         | 1         | 1         | A         | 2         | 1          | A          | 46   |
| 2  | Андреа МОНТЕРМИНИ (I), "Рейн.-92D""Джадд"/"Кос." | 28           | C          | A        | 1         | 3         | 9         | A         | 1         | 1         | 4          | A          | 34   |
| 3  | Рубенс БАРИЧЕЛЛО (BR), "Рейнард-92D-Косворт"     | 20           | 2          | 3        | 2         | A         | 6         | 3         | 5         | 6         | 6          | 5          | 27   |
| 4  | Михаэль БАРТЕЛЬС (D), "Рейнард-92D-Косворт"      | 24           | C          | 2        | C         | 4         | 2         | 2         | 3         | C         | C          | 11         | 25   |
| 5  | Хорди ХЕНЕ (E), "Рейнард-92D-Муген"              | 22           | 1          | A        | 3         | C         | 5         | 8         | 2         | C         | 8          | 10         | 21   |
| 6  | Жан-Марк ГУНОН (F), "Лола-Т92/50-Косворт"        | 29           | 4          | C        | A         | A         | C         | 6         | 9         | A         | 2          | 1          | 19   |
|    | Эмануэле НАСПЕТТИ (I), "Рейнард-92D-Косворт"     | 24           | 6          | 1        | A         | 2         | 4         | C         | —         | —         | —          | —          | 19   |
| 8  | Эммануэле КОЛЛАР (F), "Лола-Т92/50-Косворт"      | 21           | A          | A        | 4         | C         | 12        | 4         | C         | 3         | 15         | 4          | 13   |
| 9  | Давид КОУЛТАРД (GB), "Рейнард-92D-Джадд"         | 21           | C          | A        | 8         | A         | C         | 7         | 4         | 7         | 3          | 3          | 11   |
| 10 | Оливье ПАНИ (F), "Лола-Т92/50-Косворт"           | 26           | 3          | C        | 7         | A         | нк        | C         | C         | C         | C          | 2          | 10   |
| 11 | Алан МАК-НИШ (GB), "Рейнард-92D-Муген"           | 23           | C          | —        | 5         | A         | 3         | C         | C         | C         | —          | —          | 8    |
| 12 | Алессандро ДЗАМПЕДРИ (I), "Рейнард-92D-Косворт"  | 23           | C          | A        | 11        | 5         | 7         | C         | 7         | 8         | 5          | C          | 4    |
| 13 | Витторио ДЗОБОЛИ (I), "Рейнард-92D-Косворт"      | 24           | C          | 4        | 12        | —         | 14        | 12        | C         | 13        | 12         | C          | 3    |
|    | Лоран ЭЭЛО (F), "Рейнард-92D-Муген"              | 23           | C          | A        | 15        | 11        | 10        | 5         | 6         | A         | 7          | C          | 3    |
|    | Пол СТЮАРТ (GB), "Рейнард-92D-Джадд"             | 27           | 8          | 11       | 9         | —         | 16        | 10        | C         | 4         | C          | C          | 3    |
| 16 | Джузеппе БУГАТТИ (I), "Рейнард-92D-Косворт"      | 27           | C          | 5        | C         | A         | 8         | C         | C         | C         | C          | C          | 2    |
| 17 | Жером ПОЛИКАН (F), "Лола-Т92/50-Косворт"         | 28           | C          | C        | C         | 6         | C         | A         | C         | C         | 13         | C          | 1    |
|    | Джампьеро СИМОНИ (I), "Рейнард-92D-Джадд"        | 23           | —          | —        | —         | —         | —         | C         | 10        | 9         | C          | 6          | 1    |

Трехкратный чемпион своей страны (картинг, формулы ФИАТ и «Форд») так же, как Ээло, Бадоев, Бартельс, Мак-Ниш и Гунон, пользуется персональной поддержкой «Филип Моррис». Видимо, во многом благодаря этому Хорди удалось попасть в одну из самых успешных и богатых команд — английскую «Пасифик Рэйсинг». Но уже в первой гонке Хене доказал, что «сigaretную поддержку» получил не за красивые глаза — в Сильверстоуне он был первым на старте, а на финише опередил Баричелло почти на 18 секунд.

Меньше других фаворитов преуспел шотландец Коултард. На счету обладателя титула «Лучшего молодого водителя», ежегодно присуждаемого в Англии совместно «Мак-Лареном» и редакцией журнала «Авто-спорт», лишь один рекорд круга. Однако в оправдание Дэвида нужно отметить, что весь сезон он был в весьма щекотливом положении, выступая бок о бок со своим собственным... хозяином. «Конюшню» «Пол Стюарт Рэйсинг» основал в 1989 году на папины деньги сын трехкратного чемпиона мира. Потом он решил выступать в ней

сам, но вот уже второй сезон Полу не удастся обехать собственных «вторых» пилотов.

А вот Луку Бадоева в фаворитах никто не числил. В 17 лет он стал чемпионом Италии по картингу и с тех пор высоких результатов не добивался. Потому и попал в команду «Криптон», за два сезона сумевшую наскрести всего-то три очка. Но, как мы уже говорили, ФИСА почти удалось превратить Ф3000 в «общество равных возможностей». Вот и итальянская «конюшня»-аутсайдер выбилась в люди. Бадоев и Бартельс, в 1991 году попробовавший уже свои силы в Ф1, сделали ее лидером чемпионата. Любопытно, что поначалу немец был лучше итальянца — и на старте, и на финише. Однако, начиная с гонки на сицилианском автодроме «Энна Пергуза», Бадоев трижды подряд выигрывал этапы, стартуя неизменно из первого ряда.

Многие связывали эти успехи с именем швейцарского инженера Хайни Мадера, готовившего для команды моторы «Косворт». В самом деле, «ловкость рук» 56-летнего «настройщика» гоночных двигателей вызывает вос-

хищение. Ведь он сумел не просто оживить дважды «приговоренный» — в Ф1 и Ф3000 — двигатель «DFV», но и вновь вывел его в победители. Впрочем, справедливости ради отметим, что показатели Наспетти, Дзампедри и Дзобболи, чьи «рейнады» оснащались точно такими же двигателями, были похуже. Так что, скорее, прогресс «Криптона» можно объяснить

мастерством его молодых пилотов.

Но не нужно думать, что Ф3000 окончательно превратилась в лицей для вундеркиндов. Старожилы чемпионата, хотя и откатились в основном в хвост таблицы, пытались все же оказать сопротивление настырной молодежи. Преуспели в этом только двое — Монтермини и Гунон. Правда, старожила-

*Самому молодому гонщику Ф3000 Рубенсу Баричелло прочат большое будущее. Сумеет ли бразилец стать наследником Фиттипальди, Пике и Сенны?*





ми итальянца и француза можно назвать лишь на фоне окружающей их зеленой молодежи. Оба пришли в автоспорт достаточно поздно и оба дебютировали в Ф3000 в 1990 году в одной команде «Мэнселл-Меджуик», одним из спонсоров которой был нынешний чемпион мира Найджел Мэнселл. Ныне судьба развела их по разным «конюшням».

Гунон, ставший чемпионом Франции в формуле 3 аж в 26 лет, выступал за самую

именитую команду — французскую ДАМС. Однако он поплатился за техническое отставание своей «Лолы». Только во второй половине сезона, когда конструкторы крупнейшего в мире завода гоночных автомобилей модернизировали подвеску и пересмотрели аэродинамику машины, результаты Жан-Марка медленно пошли в гору. А его первое место в Маньи-Кур, когда оба лидера в борьбе за ничего не решавшую уже победу вылетели с трассы в первом же повороте, вселило новые надежды в почитателей ДАМС и «Лолы».

Бывший «одноклубник» Гунона — Монтермини в начале сезона находился несколько в тени своего това-

В сезоне-91 Андреа Монтермини без особого успеха выступал на «Ральт-RT23» (на снимке). В прошлом году, пересев на «Рейнард», он сумел стать вице-чемпионом.

рища по «Иль Бароне Рампанте» Баричелло. Но в конце концов он сумел опередить молодое дарование. У итальянца даже были шансы впервые за свою восьмилетнюю карьеру автогонщика выиграть хоть какой-то чемпионат. Однако Андреа ими не воспользовался.

Скорее всего и Гунону, и Монтермини не хватило выдержки. По три раза они вылетали с трассы в ситуациях, когда требовалась прежде всего внимательность и осторожность, недосчитавшись, таким образом, весьма важных очков. Что ж, психологически это очень непросто — бороться с молодыми, удачливыми, амбициозными парнями, зная, что даже в случае победы тебе вряд ли светит восхождение на автогоночный Олимп. Ничего не поделаешь — годы!

Впрочем, результаты завершившегося сезона не дают нам права заканчивать рассказ о нем на грустной ноте. Похоже, несколько застоявшийся мир формулы 3000 приходит в движение, верховодить в нем начинают молодые, интересные гонщики, а это обещает нелегкую жизнь «старикам» и в формуле 1.

А. МЕЛЬНИК

В сезоне 1992 года участвовало 10 английских команд, 7 итальянских, 4 французских.

Гонки Ф3000 проходили на четырех трассах формулы 1 — в Сильверстоуне, Барселоне, Хоккенхайме и Спа.

В 1992 году в чемпионате мира Ф1 участвовали 24 пилота Ф3000 — Алеззи, Аматти, Бельмондо, Капелли, Кьеза, Кома, Фиттипальди, Гашо, Груйяр, Гужельмин, Херберт, Хилл, Катаяма, Лехто, Мартини, Мак-Картти, Модена, Морбиделли, Морено, Наспетти, ван де Поэле, Сузуки, Таркуини, Вендлингер.

Самая старая трасса чемпионата — французский автодром в По. Первые состязания на нем прошли 17 февраля 1901 года.

Самая заслуженная команда Ф3000 — французская ДАМС. За четыре сезона на ее счету 166 очков, 10 побед, 10 поулов-позишн.

Чтобы получить суперлицензию В, дающую право стартовать в чемпионате Ф3000, гонщик должен войти в шестерку чемпионата мира спорт-прототипов, или национального чемпионата Ф3 или формулы Мондиаль или другой формулы до 2000 см<sup>3</sup>.

Пальму первенства среди автомобилей держит «Рейнард» — 35 побед. У «Лолы» — 19 и «Ральта» — 12 побед.

Самым молодым водителем в истории Ф3000 стал Мак-Ниш. Он дебютировал в 1989 году в Дижоне в возрасте 19 лет 297 дней.

Годом раньше и также в Дижоне сел за руль самый старый водитель чемпионата, австриец Пьер Шове — 45 лет 94 дня.

Максимальная ширина автомобиля Ф3000 — 2000 мм, высота — 900 мм плюс дуга безопасности. Диаметр колес — 13 дюймов (330 мм). Двигатель должен быть 4-тактным, бензиновым, безнаддувным, рабочим объемом не более 3000 см<sup>3</sup>. Максимальное число цилиндров — 12, клапанов — 4 на цилиндр. Моторы оснащены электронным ограничителем оборотов. Толщина панелей из магниевого сплава не должна быть меньше 3 мм.



«Рейнард-92-КосвортDFV» — лучшая машина чемпионата (V-8, 2994 см<sup>3</sup>, 450 л. с., 530 кг, конструктор Малколм Оустлер).

## Все на продажу



Один наш знакомый продал коллекцию масштабных моделей автомобилей, чтобы расплатиться за «Волгу». А вот старейшина американских гонок формулы CART Энтони Джозеф Фойт недавно распродал свой домашний музей из 28 настоящих гоночных автомобилей. По самой дорогой це-

не, за 410 тысяч долларов «ушла» машина «Койот», на которой в 1977 году Фойт выиграл «500 миль». Ее приобрели хозяева трассы Индианаполиса. Похоже, старина «Эй-Джи» решил купить Волгу со всеми пристанями и парходами.

## Детишкам на молочишко

Нельсон Пике подал в суд на Джона Менарда, хозяина гоночной «конюшни», за кото-

рую бразилец должен был выступать в «Инди-500» прошлого года. Суть конфликта в том, что Менард не заплатил полмиллиона долларов, которые он якобы обещал Пике за участие в этой гонке. Шеф команды парирует все обвинения,

ссылаясь на то, что между ним и Нельсоном была лишь устная договоренность, а контракт они должны были заключить накануне состязаний. Но Пике серьезно разбился на трени-

ровке за три недели до старта «Инди».

Однако у бразильца свои резоны — он должен кормить четырех своих детей и содержать трех жен.

## Шумахер мечтал стать Шумахером



«Шумахер? Как же, как же. Это наш знаменитый вратарь», — еще совсем недавно

ответил бы каждый немецкий любитель спорта. Теперь же болельщик из Германии непременно попросит уточнить, кого из Шумахеров — Харольда или Михаэля вы имеете в виду. Ведь слава 23-летнего Шумахера-младшего, пилота формулы 1, сегодня, пожалуй, не меньше, чем однофамильца-футболиста.

Любопытно, что Михаэль в юности мечтал походить на голкипера сборной ФРГ и во сне видел, как сам занимает место в воротах национальной команды. До сих пор Шумахер-гонщик не упускает случая погонять мяч на зеленой лужайке в компании сильнейших пилотов формулы 1. Правда, теперь он вовсе не жалеет о том, что предпочел футболу автоспорт, который принес ему широкую известность.

«Шумахер? Как же, как же. Это наш знаменитый гонщик», — так скоро будут говорить немецкие болельщики. В этом уверен Михаэль.

## Российских гонщиков просим не беспокоиться

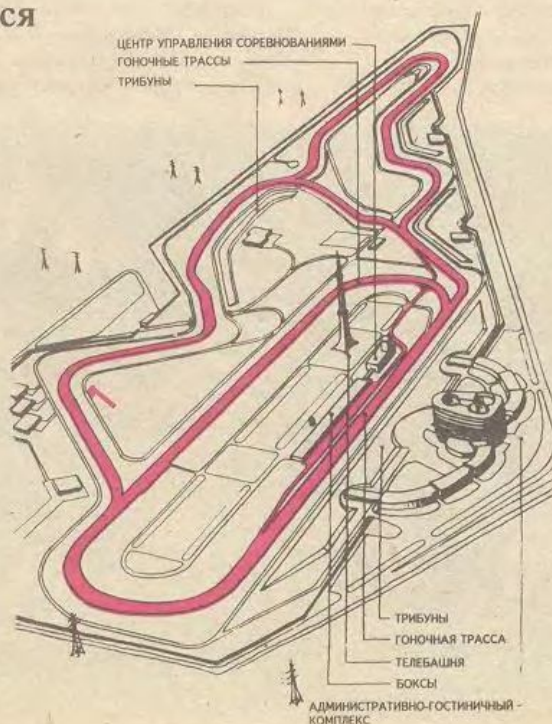
В чем, в чем, а в грандиозных планах у нас никогда не было недостатка. И по части строительства трасс для кольцевых гонок тоже. Дерзновенные проекты рождались в Москве и Санкт-Петербурге, Ярославле и Алма-Ате, Подольске и на юге России. Вот и в Тольятти эпопея с сооружением автодрома тянется уже 15 лет. Самый свежий вариант подготовлен архитекторами «Промстройпроекта» совсем недавно.

На площади в 115 га авторы предлагают разместить гоночную трассу протяженностью 4,2 км, трибуны для зрителей, центр управления соревнованием, двухкилометровое ипподромное кольцо, технические боксы, картодром длиной 1,2 км, ремонтно-эксплуатационные службы и еще много чего нужного и полез-

ного. Планируемое место сооружения комплекса — восточная окраина Тольятти, на въезде в город со стороны Самары.

Очень хочется верить, что проекту суждено воплотиться в реальные километры асфальта и бетон зданий. Увы, жизнь и предыдущий опыт энтузиастов других городов и самого Тольятти не дает повода для оптимизма. Пока все это, как говорится, вилами на воде писано. Точнее, есть только технико-экономическое обоснование. Ни средств, ни жгучего желания руководства завода и отцов города — не наблюдается.

Так что российских гонщиков до поры просим не беспокоиться — первый старт на трассе в Тольятти если и состоится, то, видимо, не скоро.



## Бессмертный «Мишлен»



Этот симпатичный пузан, рекламирующий покрышки «Мишлен», неизменно появляется на каждом этапе чемпионата мира по ралли. На гонке в Ювяскюля местная детвора расстреляла его из духовых пистолетов, рассчитывая, оче-

видно, что огромная надувная кукла падет ниц. Не тут-то было. Оказывается, фирма дорожит репутацией любой своей продукции — объект покушения постоянно подкачивался электронасосом.

## «Конек-Горбунок» для будущего чемпиона

В мире моторов у пилотов формулы 1 самые разные привязанности. Одни предпочитают развезжать на «Феррари-F40», другие — летать на собственном самолете. А вот у Кристиана Фиттипальди есть такой маленький мотороллер. К сожалению, племянник знаменитого Эмо, самый молодой и, как считают, один из самых перспективных гонщиков Ф1, вынужден был пропустить четыре этапа из-за травмы шейных позвонков, полученной в аварии во время тренировок в Маны-Кур. А малыш «Малагути», раскрашенный в цвета «Минарди», терпеливо дождался своего хозяина в боксах.



## Королевский подарок Фрэнка Вильямса

Чемпион Великобритании 1992 года в формуле 3 25-летний бразилец Жил де Ферран минувшей осенью получил истинно королевский подарок от Фрэнка Вильямса. Его пригласили в Сильверстоун проехать во время испытательных заездов на «Вильямсе-FW14B».

Любопытно, что это не первый случай, когда Фрэнк выказывает таким образом свое расположение победителям британского первенства Ф 3. В 1983 году такой чести был удостоен другой бразилец, Айртон Сenna. Что ж, теперь



будем ждать, когда на небосклоне формулы 1 взойдет звезда де Феррана.

## Битва за Англию

Если бы у нас была возможность опубликовать это рекламное объявление из английского журнала «Картинг» с большим увеличением, многие из наших читателей наверняка узнали бы на фотоснимках отечественные карты АКУ-83 и КС-90. Оказывается, на британском рынке ими торгует фирма «Риджент хаус». Любопытно, что петербургский «Патриот» предоставляет свои шасси вместе с минскими моторами и воронежскими шинами. Чтобы добиться успеха за рубежом, партнеры избрали традиционный для отечественных экспортеров прием — продажу товара по заниженным ценам. Карт КС-90 обойдется покупателям в фантастическую по нашим

понятиям сумму — 595 фунтов. Однако это как минимум вдвое дешевле, чем иные, зарегистрированные в СИК машины.

### REGENT KARTS

|                                                                                                                                       |                                                                                                                         |                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>KVB 92</b>                                                                                                                         | <b>KVB 100</b>                                                                                                          | <b>KS 95</b>                                                                                                   |
| Complete 4 speed 125 gearbox kart. Low cost racing ready for running in.                                                              | Non gearbox kart (best engine & tyre).                                                                                  | Concession kart, 5.0hp Kawasaki OHV engine, auto clutch, heavy duty bumpers, engine protector, hydraulic disc. |
| £599                                                                                                                                  | £395                                                                                                                    | £695                                                                                                           |
| KS 90 CH registered high spec. gearbox kart, Lase engine & 150cc 4 speed off road racing buggy. Full suspension, roll cage, complete. | KS 95 150cc spec. concession kart, 5.0hp Kawasaki OHV engine, auto clutch, 11.5 bumpers, engine protector, vented disc. | STINGER 125cc 4 speed off road racing buggy. Full suspension, roll cage, complete.                             |
| £595                                                                                                                                  | £795                                                                                                                    | £995                                                                                                           |
| KART TYRES for concession circuits: 350 x 5 tyre & tube                                                                               | 48.95                                                                                                                   | 450 x 5 tyre & tube                                                                                            |
| £9.95                                                                                                                                 | £9.95                                                                                                                   | £195                                                                                                           |
| REGENT 125cc 4 speed engines.                                                                                                         |                                                                                                                         |                                                                                                                |

ALL PRICES + VAT  
DISTRIBUTOR & CONCESSION  
TRACK ENQUIRIES WELCOME  
PHONE FOR BROCHURE

REGENT HOUSE  
NEATON LANE  
GOSSILL  
S. HUMBERSIDE  
DN15 7HL  
Tel: 0469 32281  
Fax: 0469 38312



## ЗАЕЗДЫ НА УСТАНОВЛЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ РЕКОРДОВ СКОРОСТИ РОССИИ

23 мая 1993 г.

5 сентября 1993 г.



103498, Москва, Зеленоград, а/я 157 тел. (095) 535-15-30, 534-69-42, телефакс 534-11-23. ЦЕНТР АВТОМОТОСПОРТА И ТУРИЗМА КОНЦЕРНА "АСТУР"



Спортивные модели

## ГОНОЧНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК

В нашем журнале (№ 3 за 1992 год) в рубрике «Закрытый парк» мы уже представляли эту экзотическую породу спортивных мотоциклов. Теперь же пришла пора подробнее ознакомиться с одной из таких машин. Счастливый случай представился нашему фотокорреспонденту на соревнованиях за Кубок Латвии

1992 года. На снимках — мотоцикл гонщика из Нидерландов Б. Рообля, занявшего первое место.

Несмотря на то, что ходовая часть подготовлена голландским гонщиком самостоятельно, ее конструкция в точности соответствует рецептам швейцарского конструктора Луи Кристена, из

ателье которого выходит львиная доля участвующих в чемпионате мира трехколесок. Основа шасси — монокок, склепанный из алюминиевых листов, очень прочный и жесткий на скручивание. Причем определить, где находится сам «мотоцикл», а где присоединенная к нему «коляска», совершенно невозможно. Эта пространственная конструкция спроектирована изначально как трехколесный гоночный автомобиль, слегка «разбавленный» мотоциклетными агрегатами. По автомобильным стандартам все колеса подвешены на двойных А-образных рычагах. Необычной выглядит лишь подвеска переднего колеса — здесь рычаги расположены не поперечно, а продольно. Такая схема — отражение постоянной борьбы между конструкторами, активно заимствующими автомобильный опыт, и ФИМ, всячески старающейся удерживать эти машины в «мото-

циклетных» рамках. Не так давно переднее колесо имело чисто автомобильную подвеску, на поперечных рычагах. Но Федерация выдвинула очередное техническое ограничение — переднее колесо должно качаться только в вертикальной плоскости. По замыслу ФИМ, после этого конструкторы должны были вернуться к обычным мотоциклетным рулевым колонкам с телескопическими или рычажными вилками. Но авторы ограничения явно недооценили способности человеческого разума перепрыгивать через всяческие запреты: выход был найден в продольном расположении рычагов. Буква закона была соблюдена!

Колеса вместе с тормозными дисками взяты без особых изменений от гоночного автомобиля. Дисковые тормоза всех колес имеют привод от ножной педали. Так как по правилам ФИМ необходимы две самостоятельно



Несущий монокок (вверху) служит и бензобаком. А от выхлопной трубы его отделяет стекловата (среднее фото).

Двигатель отнесен к заднему колесу.

действующие тормозные системы, то на тормозной диск переднего колеса воздействует еще одна небольшая скоба с приводом от рычага на руле.

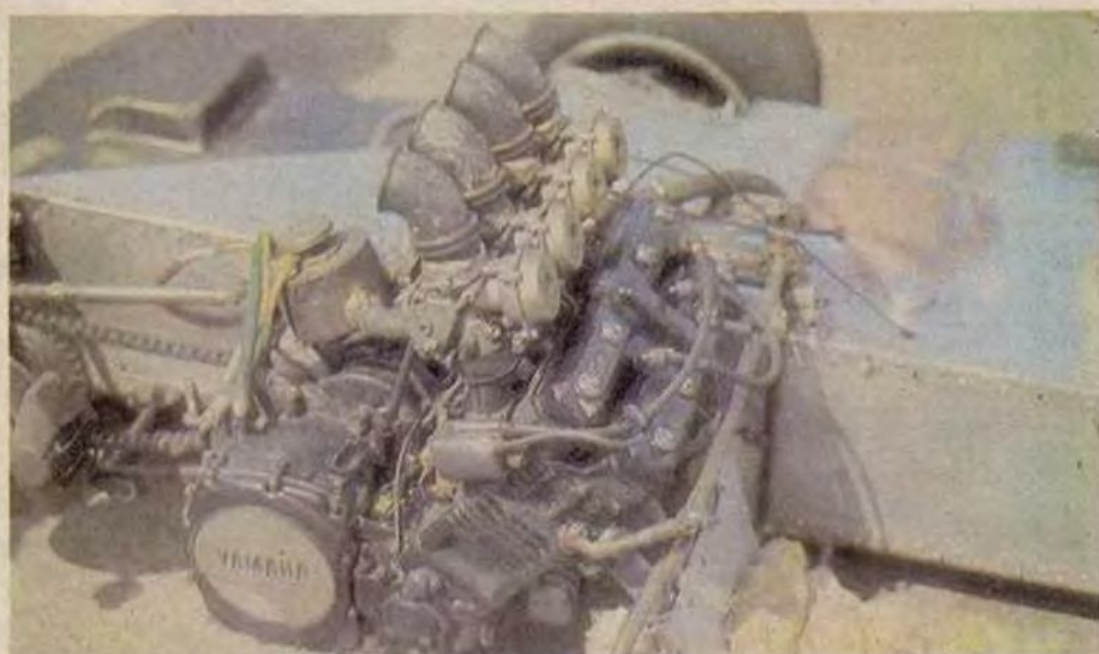
Конструкция руля предельно проста. Его небольшие размеры также определены техническими требованиями ФИМ. А поскольку применение какого-либо рулевого механизма запрещено, то можете оценить усилия, требующиеся для управления этой машиной. Неудивительно, что траектория ее движения на повороте иногда выглядит... ну, скажем, непредсказуемой.

Типичен для гонок мотоциклов с коляской и двигатель. Это четырехцилиндровый рядный двухтактный агрегат рабочим объемом 500 см<sup>3</sup>. За основу его взят гоночный мотор «Ямаха» начала 80-х годов, но время и специфические требования «колясок» внесли в него столько изменений, что о марке двигателя можно говорить лишь с некоторой долей условности. Впускные патрубки четырех карбюраторов прорезают кузов за спиной гонщика, а глушитель, в разрез с обычной мотоциклетной практикой, идет от двигателя не назад, а вперед. Радиатор, так же как и бензобак, расположен в том, что когда-то называлось «коляской».

Но вся эта техническая начинка не видна постороннему зрителю. Кузов — вот что определяет всю видимость этого «гоночного треугольника». Стеклопластиковая оболочка легко снимается, открывая доступ ко всем агрегатам. В обтекателе «отлито» сиденье водителя. А колясочнику для занятий эквилибристикой предоставлена небольшая площадка в задней части обтекателя.

Таковы основные черты современной гоночной машины, по традиции называемой «мотоцикл с коляской». А о деталях устройства лучше всяких слов расскажут фотоснимки.

А. ВОРОНЦОВ  
Фото В. КРЮЧКОВА



# ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО МОТОКРОССУ В КЛАССЕ 500 см<sup>3</sup>



| Год  | 1-е место                      | 2-е место                      | 3-е место                       |
|------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 1957 | Билл Нильссон (S), AJS         | Рене Баэтен (B), FN            | Стен Лундин (S), BSA            |
| 1958 | Рене Баэтен (B), FN            | Билл Нильссон (S), AJS         | Стен Лундин (S), BSA            |
| 1959 | Стен Лундин (S), Monark        | Билл Нильссон (S), Crescent    | Дэвид Кэртис (GB), Matchless    |
| 1960 | Билл Нильссон (S), Husqvarna   | Стен Лундин (S), Monark        | Дэйв Рикман (GB), Methiss       |
| 1961 | Стен Лундин (S), Lito          | Билл Нильссон (S), Husqvarna   | Гуннар Юханссон (S), Lito       |
| 1962 | Рольф Тибблин (S), Husqvarna   | Гуннар Юханссон (S), Lito      | Стен Лундин (S), Lito           |
| 1963 | Рольф Тибблин (S), Husqvarna   | Стен Лундин (S), Lito          | Джефф Смит (GB), BSA            |
| 1964 | Джефф Смит (GB), BSA           | Рольф Тибблин (S), Hagglund    | Стен Лундин (S), Lito           |
| 1965 | Джефф Смит (GB), BSA           | Пауль Фридрихс (DDR), CZ       | Рольф Тибблин (S), CZ           |
| 1966 | Пауль Фридрихс (DDR), CZ       | Рольф Тибблин (S), CZ          | Джефф Смит (GB), BSA            |
| 1967 | Пауль Фридрихс (DDR), CZ       | Джефф Смит (GB), BSA           | Дэйв Бикерс (GB), CZ            |
| 1968 | Пауль Фридрихс (DDR), CZ       | Джон Бэнкс (GB), BSA           | Аке Юнссон (S), Husqvarna       |
| 1969 | Бент Аберг (S), Husqvarna      | Джон Бэнкс (GB), BSA           | Пауль Фридрихс (DDR), CZ        |
| 1970 | Бент Аберг (S), Husqvarna      | Арне Кринг (S), Husqvarna      | Аке Юнссон (S), Maico           |
| 1971 | Роже де Костер (B), Suzuki     | Аке Юнссон (S), Maico          | Адольф Вейль (D), Maico         |
| 1972 | Роже де Костер (B), Suzuki     | Пауль Фридрихс (DDR), CZ       | Хейкки Миккола (SF), Husqvarna  |
| 1973 | Роже де Костер (B), Suzuki     | Вилли Бауэр (D), Maico         | Йаак ван Вельтховен (B), Yamaha |
| 1974 | Хейкки Миккола (SF), Husqvarna | Роже де Костер (B), Suzuki     | Адольф Вейль (D), Maico         |
| 1975 | Роже де Костер (B), Suzuki     | Хейкки Миккола (SF), Husqvarna | Геррит Вольсинк (NL), Suzuki    |
| 1976 | Роже де Костер (B), Suzuki     | Геррит Вольсинк (NL), Suzuki   | Адольф Вейль (D), Maico         |
| 1977 | Хейкки Миккола (SF), Yamaha    | Роже де Костер (B), Suzuki     | Геррит Вольсинк (NL), Suzuki    |
| 1978 | Хейкки Миккола (SF), Yamaha    | Брэд Лакки (USA), Honda        | Роже де Костер (B), Suzuki      |
| 1979 | Грэм Нойс (GB), Honda          | Геррит Вольсинк (NL), Suzuki   | Андре Малерб (B), Honda         |
| 1980 | Андре Малерб (B), Honda        | Брэд Лакки (USA), Kawasaki     | Хакан Карлквист (S), Yamaha     |
| 1981 | Андре Малерб (B), Honda        | Грэм Нойс (GB), Honda          | Хакан Карлквист (S), Yamaha     |
| 1982 | Брэд Лакки (USA), Suzuki       | Андре Вроманс (B), Suzuki      | Нил Хадсон (GB), Yamaha         |
| 1983 | Хакан Карлквист (S), Yamaha    | Андре Малерб (B), Honda        | Грэм Нойс (GB), Honda           |
| 1984 | Андре Малерб (B), Honda        | Жорж Жобе (B), Kawasaki        | Дэйв Торп (GB), Honda           |
| 1985 | Дэйв Торп (GB), Honda          | Андре Малерб (B), Honda        | Эрик Гебоерс (B), Honda         |
| 1986 | Дэйв Торп (GB), Honda          | Андре Малерб (B), Honda        | Эрик Гебоерс (B), Honda         |
| 1987 | Жорж Жобе (B), Honda           | Курт Николл (GB), Kawasaki     | Кеес ван дер Веен (NL), KTM     |
| 1988 | Джон ван ден Берк (NL), Yamaha | Пекка Вехконен (SF), Cagiva    | Родни Смит (USA), Suzuki        |
| 1989 | Дэйв Торп (GB), Honda          | Джефф Лийск (AUS), Honda       | Эрик Гебоерс (B), Honda         |
| 1990 | Эрик Гебоерс (B), Honda        | Курт Николл (GB), KTM          | Дирк Гюгенс (B), Honda          |
| 1991 | Жорж Жобэ (B), Honda           | Жаки Мартенс (B), KTM          | Дирк Гюгенс (B), Honda          |
| 1992 | Жорж Жобэ (B), Honda           | Курт Николл (GB), KTM          | Билли Лайлз (USA), Honda        |



## СКОРОСТНЫЕ «МЕРСЕДЕСЫ»

За более чем столетнюю историю машин фирмы «Даймлер-Бенц» им принадлежат многие высшие достижения в автоспорте. Не удивительно, что именно гоночные машины этой знаменитой компании открыли бесконечную череду почтовых марок, посвященных автомобильному спорту.

В филателии «зарегистрированы» практически все скоростные машины с трехлучевой звездой на радиаторе. Спортивная слава пришла уже к самому первому автомобилю, получившему имя «Мерседес», — 35-сильной машине образца 1901 года. Она часто встречается в сериях на тему истории автомобилей, скажем, выпущенных в Монако, Венгрии, Корее, где этот автомобиль представлен в обычном дорожном исполнении. Настоящими героями гоночные «мерседесы» стали в 1914 году, после победы в Большом призе Франции, а затем выиграв многие соревнования в Америке. На марке Коморских островов 1981 года (2) гоночный «Мерседес» показан на трассе Большого приза Франции в Лионе. За рулем этой машины со стартовым номером 28 — извест-



ный немецкий спортсмен Лаутеншлагер.

В 20-е годы «Мерседес» главные усилия сконцентрировал на создании спортивных машин серии «S». Филателия посвятила этим выдающимся машинам немало своих миниатюр. На марке Республики Чад 1983 года (7) мы видим первый спортивный «Мерседес-Бенц-S» образца 1927 года мощностью 180 л. с. Эта марка интересна еще и тем, что на ней изображены создатели первых в мире автомобилей — Карл Бенц и Готтлиб Даймлер. На марке Республики Верхняя Вольты 1975 года (9) показана модификация «SS», развивавшая 200—225 л. с. Наконец, на миниатюре Республики Мали 1983 года (4) представлена одна из самых мощных машин этой серии — модель «SSK» образца 1929

года. Она имела мощность до 250 л. с. и достигала скорости 190 км/ч.

Настоящий триумф к «мерседесам» пришел в середине 30-х годов, когда было создано несколько дорожно-гоночных и рекордных машин. На этих небывало мощных автомобилях немецкие пилоты оставляли позади самых известных французских и итальянских спортсменов. Первым из этой выдающейся серии был гоночный «W25» мощностью 354 л. с., показанный на марке Монако 1967 года (3). На нем гонщик Рудольф Караччиола в 1934—1936 годах выиграл 11 Больших призов. На марках Югославии 1939 года (1) и Болгарии 1986 года (8) 592-сильная модель «W125», развивавшая скорость 320 км/ч. Свыше десятка Больших призов выиграла на

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 |

ней гонщики Караччиола и Ланг. Их основными конкурентами были машины «Ауто-Унион». Фрагмент борьбы непримиримых соперников представлен на немецкой марке, выпущенной к открытию Международного Берлинского автосалона 1939 года (5). Эта марка возглавляет тему автомобильного спорта в филателии. В 50-е годы наследником былых побед «мерседесов» стала гоночная машина «W196», представленная на малийской марке 1983 года (6). В 1954 и 1955 годах с ее помощью Х.-М. Фанхио становился чемпионом мира в формуле 1.

Е. КОЧНЕВ

## БМВ-М3

В июле 1985 года фирма БМВ представила новинку — спортивный четырехместный автомобиль «М3», созданный на базе семейства 3-й серии. Эти машины с успехом выступают в чемпионатах Германии и Франции по кольцевым гонкам.

Масштабная модель автомобиля БМВ-М3 выпускается немецкой фирмой ГАМА в масштабе 1:43. Модель сделана из металла, декоративные детали — из пластика, фары и задние фонари — из прозрачной пластмассы. Стоит она 16 немецких марок. По традиции фирмы ГАМА, у модели открываются двери и багажник. Хорошо проработан кузов, отличная покраска, тонированные стекла. В салоне подробно выполнены панель приборов, руль, рычаг переключения скоростей и сиденья.

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ





Автосалон

# «МАК-ЛАРЕН» ВЫЕЗЖАЕТ НА ШОССЕ

Доказав свое превосходство над «Феррари» и «Лотосом» на гоночных трассах формулы 1, фирма «Мак-Ларен» вознамерилась превзойти их и в искусстве строить автомобили «гран-туризмо». Для этого в 1989 году организовали специальное отделение фирмы — «Мак-Ларен карз» под руководством Гордона Марри, извест-

ного конструктора гоночных машин формулы 1. Он поставил себе задачу «...создать лучшую в мире машину для водителя, используя технологию формулы 1, чтобы предложить присущие машинам Гран-при возможности, в частности управляемость и надежность». Знакомство с конструкцией машины, получившей фирмен-

ный индекс F1, убеждает, что эти слова нечто большее, чем рекламная риторика. «Мак-Ларен-F1» станет первым в мире серийным автомобилем, у которого, во-первых, кузов и шасси «полностью» (скажем осторожнее — в максимальной мере) изготовлены из наиболее прогрессивных композитных материалов; во-вторых, салон рас-

считан на трех человек, причем водитель сидит посередине, между пассажирами, а его сиденье несколько выдвинуто вперед; в-третьих, он снабжен вентилятором, создающим дополнительную прижимающую силу в просвете между кузовом и дорогой («граунд-эффект»); в-четвертых, оснащен центром управления аэродинами-

ческими устройствами; в-пятых, оборудован микропроцессором, регулирующим охлаждение тормозов (он управляет заслонками на пути подаваемого к ним воздуха). Подчеркнем: пока названы лишь решения, доселе никем не использованные.

В конструкции еще немало своеобразного (об этом чуть ниже). А во внешнем облике дизайнеры во главе с Питером Стивенсом сумели столь же неповторимо соединить черты современного и классического автомобиля «гран-туризмо». Клиновидный силуэт подчеркнут рельефной проработкой боковин, наклонной линией разъема кузовных панелей, формой боковых окон. В то же время оформление передней части (крылья, ниши для фар, прикрытые наклонными стеклами) и задка с круглыми фонарями перекликается с мотивами 60-х годов. А сопло воздухозаборника «NASA» на крыше придает машине неповторимый, ультрасовременный вид. Выделим двери «гильотинного» типа, открывающие удобный доступ в салон, сбегające на капот ветровое стекло с единственной щеткой на мощном поводке, наружные зеркала, в обтекатели которых встроены указатели поворота.

Чтобы владелец, отправляясь в путешествие, не маялся с укладкой вещей, к машине будут прилагать специально для нее сделанный комплект: кожаные чемоданы ручной работы и кейс из... углепластика. Курьезная и, понятно, далеко не главная в «Мак-Ларене» деталь. Куда важнее, что и несущие, и навесные элементы кузова изготовлены из сверхпрочных и сверхлегких композитов. Окрасить его поручили другой английской фирме, «Сонбон энд Рик», разработавшей специальную технологию. Среди партнеров «Мак-Ларена» по созданию суперспортсмена такие фирмы, как «Бильштайн» (амортизаторы), «Брембо» (тормоза), «Гудьир» (шины), «Шелл» (топливо и масла), хорошо известные в спортивном мире. Коль уж говорим о кузове, отметим фирму «Сен-Гобен», изготовившую для всех окон травмобезопасные (триплексе) тонированные стекла со встроенным электрообогревом. Это позволило уйти от сложной, увеличивающей вес машины и менее эффективной системы воздушного обогрева, значительно



уменьшить воздействие ультрафиолетовых лучей.

Не обошлось без участия такой знаменитой и «дорогой» фирмы, как «Кенвуд», сделавшей, опять-таки по специальному заказу, аудиосистему.

Но, пожалуй, самый весомый вклад в «Мак-Ларен-Ф1» сделала фирма «БМВ-моторспорт», где спроектировали и изготовили V-образный двенадцатицилиндровый двигатель. Заметим, не вариант того, что на БМВ-850, а новый, оригинальный. Благодаря меньшему углу развала цилиндров (60°) мотор достаточно компактен — а это немаловажно при среднемоторной компоновке. Другая принципиальная особенность — широкое использование легких и сверхлег-

ких материалов. Шестилитровый двигатель массой 260 кг лишь ненамного тяжелее, чем моторы формулы 1 с гораздо меньшим рабочим объемом.

Из алюминиевых сплавов отлиты блок и головки цилиндров, а также маховик; на рабочую поверхность цилиндров нанесено износостойкое никелькремниевое покрытие «никасил». Еще более легкие магниевые сплавы использованы для многих деталей мотора. Из них сделаны корпуса масляного насоса, распределительных валов, механизма управления фазами газораспределения, а также клапанные крышки. Наконец, впускной коллектор с ресивером выполнены из самого легкого материала — углепластика.

По сложности конструкции двигатель БМВ — на уровне моторов формулы 1: четыре клапана на цилиндр, четыре распределительных вала (по два в головке), приводимых цепями, да еще устройство, регулирующее длительность фазы впуска. (Заметим, что помимо БМВ подобные механизмы сейчас используют «Альфа-Ромео», «Хонда», «Порше» и ряд других фирм.) Назначение последнего — уменьшить продолжительность впуска на малых оборотах, когда большая мощность не нужна, и тем самым улучшить экономичность, способствовать более плавному изменению крутящего момента, чтобы двигатель стал «эластичнее».

Управление зажиганием, подачей топлива и регулиро-





ванием фар — все эти функции выполняет микропроцессорная система, названная EMS («инджен менеджмент система»). При ее разработке стремились объединить достижения формулы 1 в отношении форсировки с необходимостью выполнить самые строгие требования к токсичности отработавших газов. Разработчик — «TAG/электроник системс» — одно из отделений группы «TAG/McLaren», создающей гоночные автомобили. Сообщают, что возможности управляющего компьютера EMS вдесятеро больше, чем у подобных систем на серийных машинах. Компьютер получает сигналы от четырех кислородных датчиков, что помогает обеспечить оптимальный состав рабочей смеси и, как результат, эффективное действие нейтрализатора.

Другая компьютерная система — CEC («кар экзипмент контроллер») управляет вспомогательными устройствами — от электрообогрева стекол (его общая мощность — 1000 Вт) до заслонок в устройстве для охлаждения тормозов. Например, CEC, основываясь на показаниях датчика скорости, «командует» выдвижением закрылка

в задней части кузова, работающего как аэродинамический тормоз. Или, скажем, решает, когда включить электрические вентиляторы двух радиаторов системы охлаждения. CEC не позволит открыть окно, если скорость машины больше 130 миль (208 км) в час.

Специальный радиотелефонной линией обе системы, EMS и CEC, соединены с базовым центром фирмы TAG — ее компьютерной сетью, что позволяет быстрее определить дефект в затруднительной ситуации. Впрочем, фирма уверяет, что это лишь дополнительная гарантия надежности электронных систем, прошедших жесткую проверку в условиях гонок Гран-при.

Василия любопытно другое: ссылаясь опыт-таки на опыт, накопленный в формуле 1, «Мак-Ларен» посчитал излишним оснащать свой «гран-туризм» полным приводом, усилителем руля и даже ABS. Мотивы: совершенства всех систем и без того позволяют обеспечить выдающиеся ездовые качества, не говоря уже о том, что дополнительные механизмы — это лишний вес. А с ним боролись по безжалостным рецептам формулы 1. В итоге масса едва перевалила за 1000 кг, что дало ее уникальное соотношение с мощностью: 1,85 кг/л. с. l (для сравнения — у «Феррари-F40» — 3,43).

Те, кто внимательно изучит техническую характеристику, не обнаружат данных о максимальной скорости и динамике разгона, придающих этому перечню особый колорит. Дело в том, что приведенные сведения относятся к первому опытному образцу, представленному в мае прошлого года еще до всесторонних испытаний (машин для них намеряли изготовить позднее). Нет, однако, сомнений, что дорожный «Мак-Ларен» способен преодолеть 300-километровый рубеж скорости и выйти из пяти секунд при разгоне до «сотни».

Машину представили публике накануне Гран-при Монako в Монте-Карло, куда собрались спортивная элита и сливки общества. Эффектный шаг, благодаря которому «Мак-Ларен» не померк в

блеске такой автомобильной витрины, как, скажем, Парижский салон. Однако назвать его своей машиной смогут лишь очень немногие — горстка избранных. Не только потому, что фирма планирует строить около 50 машин в год, а всю серию ограничить 300 экземплярами. «Технология формулы 1» будет предложена и по цене гоночного автомобиля: 530 тысяч фунтов стерлингов или 1,3 миллиона марок (в ценах 1992 года). Рядом с ними цена самого дорогого «Феррари» модели F40 (полмиллиона марок) выглядит боже-ской, а БМВ-850 (полтора тысячи) — прямо-таки доступной.

Заказы на «Мак-Ларен-F1» поступали, однако, еще прежде, чем состоялась презентация — так велико нетерпение состоятельных фанатов. Но сумеют ли они в полной мере оценить достоинства и недостатки нового сверхавтомобиля, коль скоро мы живем в рамках много-

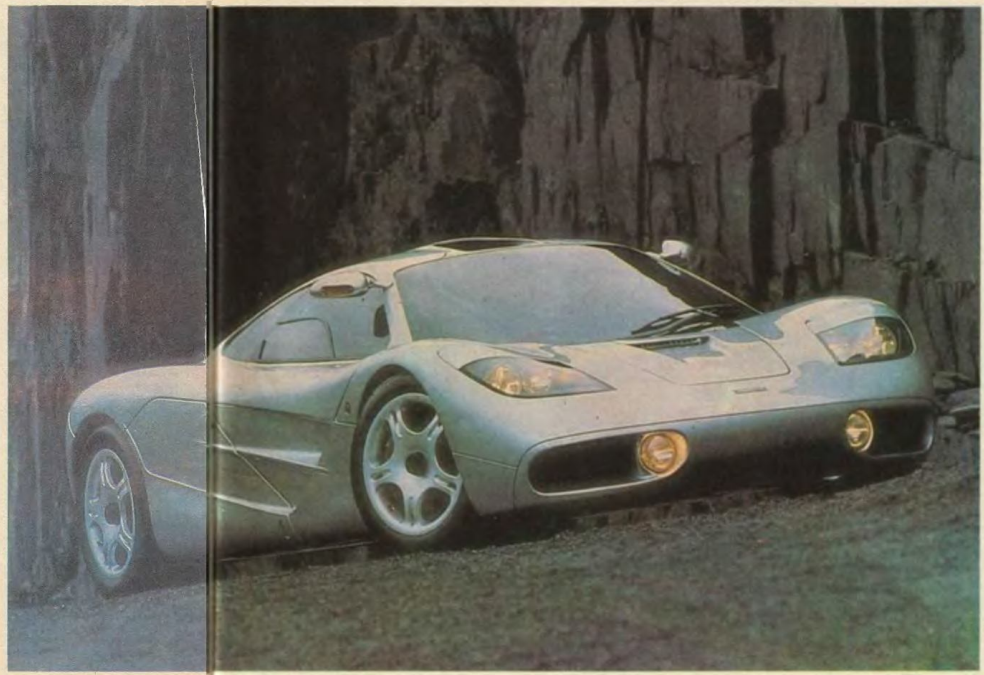
численных запретов, ограничений, просто в тесноте! Гордон Марри, главный конструктор, отвечает: «Я расцениваю этот автомобиль как произведение искусства, одно созерцание которого уже приносит наслаждение. Что касается езды на нем в условиях ограничения скорости — миллионы за полотно Ван-Гога платят не для того, чтобы рассматривать его с расстояния пятисот метров». Попросту говоря, ездить будет настолько же быстро, насколько дорого оплачено это удовольствие.

В. АКУША

#### Техническая характеристика автомобиля «Мак-Ларен-F1»

**Общие данные.** Число мест — 3; число дверей — 2; масса в снаряженном состоянии — 1018 кг; объем бака топлива — 0,283 м<sup>3</sup>; запас топлива — 85 л; данных о скорости, динамике и расходе топлива нет. Размеры, мм. Длина — 4288; ширина — 1820; высота — 1140; база — 2718; колея: передних колес — 1568, задних — 1472; дорожный просвет — 120; радиус поворота — 6,3 м. **Двигатель.** Модель — БМВ-570/2; расположение и число цилиндров — V12; угол развала цилиндров — 60°; рабочий объем — 6064 см<sup>3</sup>; степень сжатия — 10,5; мощность — не менее 550 л. с./404 кВт при 7000 об/мин; максимальный крутящий момент — не менее 61,2 кгс·м/600 Н·м при 4000...7000 об/мин; клапанный механизм — типа 4ОНС; привод распределительных валов — цепной, с изменяемой продолжительностью фазы впуска; смазочная система — с сухим картером, четыре всасывающих и одним нагнетающим насосами; объем масла — 6 л; система зажигания — электронная, с 12 индивидуальными катушками; система питания — впрыск топлива с микропроцессорным управлением TAG-EM и 12 дроссельными заслонками; система снижения токсичности — с λ-датчиком и четырьмя катали-

тическими нейтрализаторами. **Трансмиссия.** Сцепление — фирмы AP, с дисками из углеродистого волокна; коробка передач — шестиступенчатая, полностью синхронизированная; дифференциал — повышенного трения; смазка — принудительная (насос с воздушно-масляный радиатор); расположение агрегатов — поперечное, привод — на задние колеса. **Ходовая часть.** Подвеска всех колес — независимая, на параллельных рычагах и спиральных пружинах; передняя — со стабилизатором поперечной устойчивости. **Рулевое управление.** Механизм — реечный; число оборотов руля от упора до упора — 2,5. **Тормоза** — фирмы «Брембо», дисковые у всех колес; диаметр и толщина дисков: передних — 332 и 32 мм, задних — 305 и 26 мм; все диски вентилируемые; все скобы — из алюминиевого сплава, четырехпоршневые; привод — с автоматическим распределением тормозного усилия между осями; охлаждение тормозов — регулируемое микропроцессором. **Колеса и шины.** Колеса — литые из магниевых сплавов, с креплением центральной гайкой; передние — диаметром 17 и шириной 9 дюймов, задние — диаметром 17 и шириной 11,5 дюйма; шины — «Гудрир-F1», 235/45ZR17 (спереди) и 315/45ZR17 (сзади).







# KAWASAKI

Лет двадцать назад страницы мировой мотоциклетной прессы изобиловали статьями с тревожными предупреждениями о том, что мотоспорт опять идет куда-то не туда. Умудренные специалисты сходились на том, что мотоциклы для шоссейных гонок, мотокросса и даже для шестидневки теряют всякое сходство с машинами, предлагаемыми простому покупателю. Очень уж они стали мощными, сложными и дорогими. При взгляде на 30-сильный 250-кубовый мотоцикл знатоки мрачно предсказали, что человек, не проводивший с детства по сорок часов в неделю в утомительных тренировках, просто не в состоянии совладать со столь грозным зверем. А старожилы с тоской вспоминали двадцатые годы — Золотые Времена Мотоспорта, когда вы покупали в магазине самый заурядный мотоцикл, снимали фару, заменяли глушитель простой трубой и с успехом участвовали в гонках любого уровня. Или же задирали вверх глушитель и крылья и запросто завоевывали зо-

лотые медали в шестидневке ФИМ. Бросьте грустить о прошлом — Золотые Времена вернулись!

Мотоциклетные фирмы, в первую очередь японские, давно обратили внимание на то, что кроссовые мотоциклы покупают далеко не одни только спортсмены. Оказывается, в мире предостаточно мотолюбителей, и не помышляющих о спортивных лаврах, а вот в удовольствии лихо пронестись по грязи и песочку они себе не отказывают. И тогда, презрев известные строки о том, что «в одну телегу впрячь не можно...», на рынок были выброшены мотоциклы, позволяющие вполне цивилизованно проехать

по городу, удалиться от него на порядочное расстояние по шоссе и тогда уж полностью дать выход своей энергии, насладиться пылким темпераментом своей машины на проселках и бездорожье. Постепенно такие мотоциклы все больше сближались с чисто спортивными. Оказалось, что большой запас мощности не помеха обычному мотоциклисту, и в результате появились коньки-горбунки, подобные представленному на этой странице «Кавасаки-KDX125SR».

Официальное его название суховато, однако аббревиатура, по мысли создателей, должна подчеркивать родство машины с прославленными кроссовыми и гоночными мотоциклами «Кавасаки», что принесли своим седокам не одно чемпионское звание. Впрочем, фамильное сходство видно с первого взгляда, и не только благодаря фирменному зеленому цвету. Голенастые длинноходные подвески, горбатый бензобак, облицовка радиатора системы охлаждения... В общем, чтобы получить чистопородный крос-

совый мотоцикл, «снимите фару, уберите зеркала и указатели поворота» — рецепт в духе старых добрых двадцатых!

Сильно форсированный двигатель, понятно, богат на всевозможные технические «навороты». Если лепестковые клапаны на впуске постепенно завоевывают себе место и на наших мотоциклах, то резонансная камера на выпуске с управлением от центробежного регулятора, которая позволяет подстраивать выпускную систему под обороты двигателя, пока еще нашим мотолюбителям представляется чистой фантастикой. О жидкостном охлаждении мы уже упоминали. Электронное зажигание имеет встроенную программу регулировки опережения зажигания: от 10,5° при 1300 об/мин до 26,5° при 3000 об/мин. Карбюратор «Кейхин» имеет внушительный диаметр диффузора — 28 мм. Что делать, такие форсированные моторы отличаются аппетитом не по размерам: 6—8 литров на 100 км вам обеспечены. И еще один неизбежный недостаток: несмотря ни на какие ухищрения, рабочий диапазон оборотов довольно узок, так что приходится применять шестиступенчатую коробку передач. Ходовая часть мотоцикла позволяет использовать все достоинства двигателя на любом бездорожье. Жесткая периметральная рама собрана из стальных труб прямоугольного и круглого сечения.

Итак, вы садитесь на мотоцикл, вставляете ключ зажигания (замок зажигания, кстати, расположен в довольно необычном месте — на раме под бензобаком). Перед вами — прямо-таки спартанская комбинация приборов: спидометр и три сигнальные лампочки — нейтральной передачи, дальнего света и указателей поворота. Ни тахометра, ни контрольной лампы системы смазки — фирма полагает, что вы достаточно опытный водитель, чтобы ориентироваться по слуху. Нет и рассчитанной на изнеженных сибаритов красной кнопки электростартера. Зато когда двигатель пробуждается к жизни, вы чувствуете, что с таким сердцем можно побороться и за медали самого высокого достоинства. Что же, вы правы: на этом мотоцикле спортсмены разных стран неоднократно с успехом принимали участие в соревнованиях «эндуро», в том числе и в знаменитой «шестидневке»!

## Техническая характеристика

Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный; рабочий объем — 124 см<sup>3</sup>; максимальная мощность — 30 л. с. при 9500 об/мин; коробка передач — шестиступенчатая; размер шин: передней — 70/100—21, задней — 4,60—18; сухая масса — 104 кг; база — 1390 мм; высота по седлу — 860 мм; дорожный просвет — 260 мм.



# BIMOTA



Нашим читателям изделия этой итальянской фирмы уже известны. В маленьком провинциальном городке Римини делают мотоциклы самые мощные, самые скоростные и, пожалуй, самые дорогие в мире — олицетворение того образа, который в автомобилестроении создан такими всемирно известными итальянскими шедеврами, как «Феррари», «Мазерати» и «Ламборгини». Но времена меняются, и тот, кто хочет выжить, должен держать нос по ветру. В Европе все заметнее признаки экономического спада, да и для мотоциклистов наступают не лучшие дни — больше становится законов и правил, ограничивающих мощность, скорость, шум... Поэтому даже «Бимота» объявила о появлении в своей программе модели с «доступной», как значится в пресс-релизе фирмы, ценой. Упор в ее конструкции сделан не на достижение предельных скоростей, а на легкость и управляемость.

Представленная на осеннем мотосалоне в Кельне «Бимота-DB2» создана в тес-

ном содружестве с входящей в состав концерна «Каджива» фирмой «Дукати». Сердцем мотоцикла стал двигатель «Дукати-900SS» уникальной L-образной схемы — один цилиндр расположен горизонтально, второй чуть наклонен назад. Но еще более характерен для двигателей именно этой фирмы десмодромный механизм привода клапанов, в котором они закрываются не пружинами, а специальными коромыслами от кулачкового вала. Это позволяет исключить явление «запаздывания» на высоких оборотах двигателя. А обороты эти достаточно высоки — красная зона тахометра начинается за отметкой 9000.

По современным меркам из мира супермотоциклов, двигатель форсирован более чем умеренно — даже модифицированный в Римини, он выдает «всего» 75 л. с. Но его изюминка — не в бесконечно высокой мощности на предельных оборотах, а в очень гибкой характеристике, позволяющей получать впечатляющее ускорение уже при умеренных оборотах двигателя. Так что, если вам доведется оседлать «Бимоту-DB2», будьте нежнее с ручкой газа — мотоцикл взвивается на дыбы с изумительной легкостью!

Двигатель питают два карбюратора «Микунни-BDST38». Охлаждение воздушное, но немалую долю тепла отбирает мощный радиатор системы смазки. Верхние распределительные валы приводятся зубчатым ремнем, и каждый цилиндр имеет всего два клапана. В общем, этот двигатель намного проще, чем мотор «Дукати-851», с впрыском топлива, жидкостным охлаждением и четырехклапанными головками, используемый на мотоцикле «Бимота-Тези-10». Через шестеренную

первичную передачу и многодисковое сухое сцепление крутящий момент передается на шестиступенчатую коробку передач.

Проектируя ходовую часть новой «Бимоты», конструкторы постарались обеспечить отличную управляемость, устойчивость на дороге, а самое главное — до минимума снизили массу машины. Рама мотоцикла подобна тем, что применяются на современных «Дукати». Знатки при взгляде на нее вспомнят знаменитую «птичью клетку» спортивных «Мазерати» начала 60-х годов. Непосвященным же она скорее напомнит фермы башенного крана. Как бы то ни было, но свою функцию — обеспечивать максимальную жесткость при минимальной массе — она выполняет безупречно. И рама, и задний маятник сварены из тонких труб хромомолибденовой стали, причем они не покрашены, а покрыты тонким слоем пластмассы. Передняя вилка «Пайоли» с трубами из алюминия обеспечивает рекордную способность регулировки — можно выбрать один из 18 вариантов жесткости подвески. Хотя и выполненная по обычной схеме, такая подвеска, по утверждению фирмы, обеспечивает не худшие характеристики, чем новомодные «перевёрнутые» вилки. Центральный задний амортизатор «Олинз» соединен с маятником напрямую, без привычного ныне рычажного механизма. Прогрессивную характеристику обеспечивает переменный шаг пружины.

Трехспицевые колеса, отлитые из легкого сплава, обуты в радиальные шины «Мишлен-Хай Спортс» и оснащены мощными дисковыми тормозами «Брембо». Два диска на переднем колесе диаметром 320 мм оборудованы четырехпоршневыми скобами, диск заднего колеса имеет диаметр 230 мм.

Широкое применение легированных сталей, легких сплавов и даже углепластиков позволило снизить сухую массу мотоцикла до 168 кг. Так что «Бимота» осталась верной себе: хоть какой-то показатель должен быть рекордным — если не мощность и скорость, то хотя бы масса. Да и на динамику этого мотоцикла грех жаловаться. 215 км/ч — вам хватит? А цена? Что же, она тоже оказалась рекордно малой (для «Бимоты», разумеется) — всего 15 тысяч долларов...

## Техническая характеристика

Двигатель — двухцилиндровый, четырехтактный, L-образный; рабочий объем — 904 см<sup>3</sup>; максимальная мощность — 75 л. с. при 7000 об/мин; коробка передач — шестиступенчатая; размер шин: передней — 120/70ZR17, задней — 180/55ZR17; сухая масса мотоцикла — 168 кг; объем бензобака — 16 л; база — 1370 мм; максимальная скорость — 215 км/ч.



Фото «Бимота»

## АВТОКРОСС

### ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

**VII этап. Шлуссельклиник, Австрия, 13 сентября. Класс D2/3500 (легковые автомобили):** 1. Ф. Морис (F) — 20 очков; 2. Р. Фолланд (D) — 15; 3. Г. Буянс (LR) — 12; 4. О. Гадола (CS) — 10; 5. В. Горшков (R) — 8; 6. Я. Бартош (CS) — 6. **Класс D3/3500 (багги):** 1. Ж.-П. Винсендо (F) — 20; 2. Х. Раммель (A) — 15; 3. Д. Вуазен (F) — 12; 4. Я. Гошек (CS) — 10; 5. Д. Дюбур (F) — 8; 6. И. Бартош (CS) — 6.

**VIII этап. Маджидора, Италия, 27 сентября. Класс D2:** 1. Ф. Морис — 20; 2. К. Розетти (I) — 15; 3. В. Шмид (CH) — 12; 4. Ф. Бенси (I) — 10; 5. Дж. Парро (I) — 8; 6. Горшков — 6. **Итоговый результат:** 1. Ф. Морис — 115; 2. Фолланд — 105; 3. М. Морис (F) — 68; 4. В. Бузланов (R) — 45; 5. Шмид — 41; 6. Горшков — 30; 7. Буянс — 25; 8. Дж. Стекка (I) — 20; 9. Розетти — 15; 10. Гадола — 13; 11. Э. Куузик (EW) — 12; 12. В. Джежела (R) — 12; 13. А. Ерофеев (R) — 12... 15. П. Нейкшанс (LR) — 10; 16. В. Маркин (R) — 10... 21. И. Цауне (LR) — 18... 23. А. Кривоногов (R) — 6... 27. А. Миронов (R) — 4. **Класс D3:** 1. Раммель — 20; 2. Винсендо — 15; 3. Дюбур — 12; 4. Р. Бёр (D) — 10; 5. Дж. Хакфорт (NL) — 8; 6. Гошек — 6. **Итоговый результат:** 1. Дюбур — 84; 2. Бартош — 70; 3. Гошек — 65; 4. Винсендо — 59; 5. К. Гавел (CS) — 59; 6. Хакфорт — 44; 7. Раммель — 40; 8. Бёр — 30; 9. Вуазен — 24; 10. В. Кубичек (CS) — 23.

### КУБОК ЕВРОПЫ

**Багги. Группа 3/1600. I этап. Морон, Франция, 19 апреля:** 1. И. Власаты (CS) — 20 очков; 2. П. Мюкке (D) — 15; 3. Л. Ведейкис (LT) — 12; 4. Г. Соломенцев (R) — 10; 5. М.-Ж. Лейен (NL) — 8; 6. И. Соломенцев (R) — 6.

**II этап. Витторнио-Венето, Италия, 3 мая:** 1. Мюкке — 20; 2. Г. Соломенцев — 15; 3. С. Ланда (CS) — 12; 4. Лейен — 10; 5. Р. Колесников (R) — 8; 6. С. Дружинин (R) — 6.

**III этап. Бауска, Латвия, 24 мая:** 1. П. Барташек (CS) — 20; 2. Мюкке — 15; 3. Н. Тионс (LR) — 12; 4. Власаты — 10; 5. Г. Соломенцев — 8; 6. С. Попиков (R) — 6;

**IV этап. Зеелов, Германия, 21 июня:** 1. Мюкке — 20; 2. Барташек — 15; 3. В. Угер (CS) — 12; 4. Власаты — 10; 5. Колесников — 8; 6. Г. Соломенцев — 6.

**V этап. Добржаны, Чехословакия, 30 августа:** 1. Барташек — 20; 2. Я. Стетина (CS) — 15; 3. Власаты — 12; 4. И. Соломенцев — 10; 5. В. Чеботарев (UAR) — 8; 6. И. Леесинг (D) — 6.

**VI этап. Шлуссельклиник, Австрия, 13 сентября:** 1. Мюкке — 20; 2. Барташек — 15; 3. Й. Гузенлейтнер (A) — 12; 4. Ю. Вайводс (LR) — 10; 5. Угер — 8; 6. Ведейкис — 6.

**Итоговый результат:** 1. Мюкке — 91; 2. Барташек — 72; 3. Власаты — 52; 4. Г. Соломенцев — 43; 5. Угер — 30; 6. Ведейкис — 25; 7. Колесников — 21; 8. Лейен — 18; 9. Стетина — 17; 10. И. Соломенцев — 16... 13. Тионс — 12; 14. Вайводс — 10... 16. Чеботарев — 8; 17. Попиков — 6; 18. Дружинин — 6.

## МОТОКРОСС

### ЧЕМПИОНАТ СНГ СРЕДИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМАНД

**Высшая лига. Класс 125 см<sup>3</sup>, итоговый результат:** 1. М. Вакс («Кировец-МКМ», С.-Петербург); 2. М. Лебедев; 3. А. Наумов (оба — «Мотор», Челябинск); 4. К. Хаустов («Сатурн», Реж); 5. О. Важенников; 6. О. Алтухов (оба — «Облкемеровоуголь», Кемерово).

**Класс 250 см<sup>3</sup>:** 1. А. Ледовской; 2. С. Колодкин (оба — «Кировец-МКМ»); 3. П. Лоскутов («Сатурн»); 4. В. Сидоров («Облкемеровоуголь»); 5. И. Пушкарев; 6. В. Асланян (оба — «Сатурн»).

**Командный зачет:** 1. «Кировец»; 2. «Мотор»; 3. «Сатурн»; 4. «Облкемеровоуголь»; 5. «Кузбассразрезуголь» (Междуреченск); 6. ЦСКА, Москва.

**Первая лига. Класс 125 см<sup>3</sup>:** 1. А. Трошин («Авто-Теза», Шуя); 2. О. Гари («УралАЗ», Миасс); 3. Е. Подойма («Вагостроитель», Кременчуг); 4. Д. Денисов (СК ЗИД, Ковров); 5. А. Лобанов (СК «Полимер», Чапаевск).

**Класс 250 см<sup>3</sup>:** 1. Ю. Зырянов («УралАЗ»); 2. А. Глухов (ПСК «КамАЗ», Москва); 3. Ю. Рогов (СК ЗИД); 4. А. Скирда («Вагостроитель»); 5. О. Лукашевич; 6. И. Довгалев (оба — СК «Льнокомбинат», Орша).

**Командный зачет:** 1. «УралАЗ»; 2. «Авто-Теза»; 3. «Вагостроитель»; 4. СК «Полимер»; 5. СК «Льнокомбинат»; 6. СК ЗИД.

**Вторая лига. Класс 125 см<sup>3</sup>:** 1. А. Давиденко («Гранит», Дальнегорск); 2. И. Косарев; 3. А. Черменев (оба — «Мясокомбинат», Троицк); 4. В. Попов (СК «Автомобилист», Актюбинск); 5. В. Медведев («Гранит»); 6. А. Аремов (СК «Автомобилист», Актюбинск).

**Класс 250 см<sup>3</sup>:** 1. Ю. Поликарпов («Гранит»); 2. С. Бабитов (СК «Автомобилист», п. Малиновка); 3. В. Степанов («Мясокомбинат»); 4. А. Шубинов (СК «Автомобилист», п. Малиновка); 5. Ю. Чернов («Радуга», Уральский); 6. И. Долгопол (СК «Автомобилист», Актюбинск).

**Командный зачет:** 1. «Гранит»; 2. «Мясокомбинат»; 3. «Радуга»; 4. СК «Автомобилист», Актюбинск; 5. СК «Автомобилист», п. Малиновка; 6. СК «Кировец», Копейск.

## СПИДВЕЙ

### ЧЕМПИОНАТ МИРА

**Длинный трек. Пфарркирхен, Германия, 13 сентября:** 1. М. Герхард (CH) — 23 очка; 2. М. Ширра (NZ) — 21; 3. К. Майер (D) — 20; 4. М. Лорам (GB) — 18; 5. Г. Рисс (D) — 18; 6. А. Дрымль (CS) — 13; 7. Х. Густафссон (S) — 11; 8. К. Лауш (D) — 10; 9. У. Гесснер (D) — 9; 10. С. Данно (S) — 9.

**Парные гонки. Лониго, Италия, 18 июля:** 1. США (Г. Ханкок; С. Ермоленко, Р. Корри) — 23 очка; 2. Великобритания (Г. Хавелок, К. Тейтум, М. Дугард) — 23; 3. Швеция (П. Юнссон; Х. Густафссон, Т. Рикардссон) — 22; 4. Италия — 18; 5. Дания — 16; 6. Новая Зеландия — 14.

**Юниоры. Пфаффенхофен, Германия, 23 августа:** 1. Л. Адамс (AUS) — 14; 2. М. Лорам (GB) — 14; 3. Д. Скриин (GB) — 12; 4. Л. Гуннестад (N) — 10; 5. Т. Голоб (PL) — 10; 6. Д. Норрис (GB) — 9; 7. И. Линдберг (S) — 9; 8. И. Хольдгрэн (S) — 8; 9. Х. Клаузен (DK) — 8; 10. М. Карссон (S) — 8.

### ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

**Травяной трек. Алкен, Бельгия, 25 июля:** 1. А. Хельм (NL) — 21; 2. В. Милик (CS) — 20; 3. П. Элленс (NL) — 19; 4. Х. Запф (D) — 18; 5. Х. Шнайдер (NL) — 15; 6. К. Ноер (DK) — 13.

**Мотоциклы с коляской. Бехауптен, Германия, 6 сентября:** 1. Ондерка/Хубер (D) — 19; 2. Кунефф/Фигль (D) — 19; 3. Санбари/Санбари (F) — 12; 4. Хайм/Хайм (D) — 11; 5. Глори/ван Дайк (NL) — 11; 6. Альберхт/Франк (D) — 9.

### КУБОК ЧЕМПИОНОВ

**Ровно, Украина, 2 августа:** 1. Г. Хандберг (DK, GR) — 13; 2. З. Адорьян (H, GM) — 12; 3. П. Карлссон (S, GR) — 11; 4. В. Милик (CS, «ЯВА») — 10; 5. А. Кастанья (I, GM) — 10; 6. А. Босмер (A, GM) — 10; 7. М. Фариа (USA, «ЯВА») — 9; 8. Г. Хавелок (GB, GM) — 8; 9. А. Королев (LR, «ЯВА») — 5; 10. Р. Колрос (D, ЯВА) — 5.

## КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

### ЧЕМПИОНАТ NASCAR

**XXIV этап. Довер, 20 сентября:** 1. Р. Радд («Шевроле-Лумина»); 2. Б. Эллиотт («Форд-Тандерберд»); 3. К. Петти («Понтиак-Гран-при»); 4. Д. Аллисон; 5. М. Шеперд (оба — «Форд-Тандерберд»).

**XXV этап. Мартинсвилль, 28 сентября:** 1. Г. Бодин («Форд-Тандерберд»); 2. Р. Уоллас («Понтиак-Гран-при»); 3. Б. Бодин («Форд-Тандерберд»); 4. К. Петти; 5. А. Кульвицки («Форд-Тандерберд»).

**СПЕШИТЕ ПОДПИСАТЬСЯ  
НА ЖУРНАЛ «АВТОМОТОСПОРТ»  
НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ**



НАЙДЖЕЛ МЕНСЕЛЛ

8459

Индекс 70320

