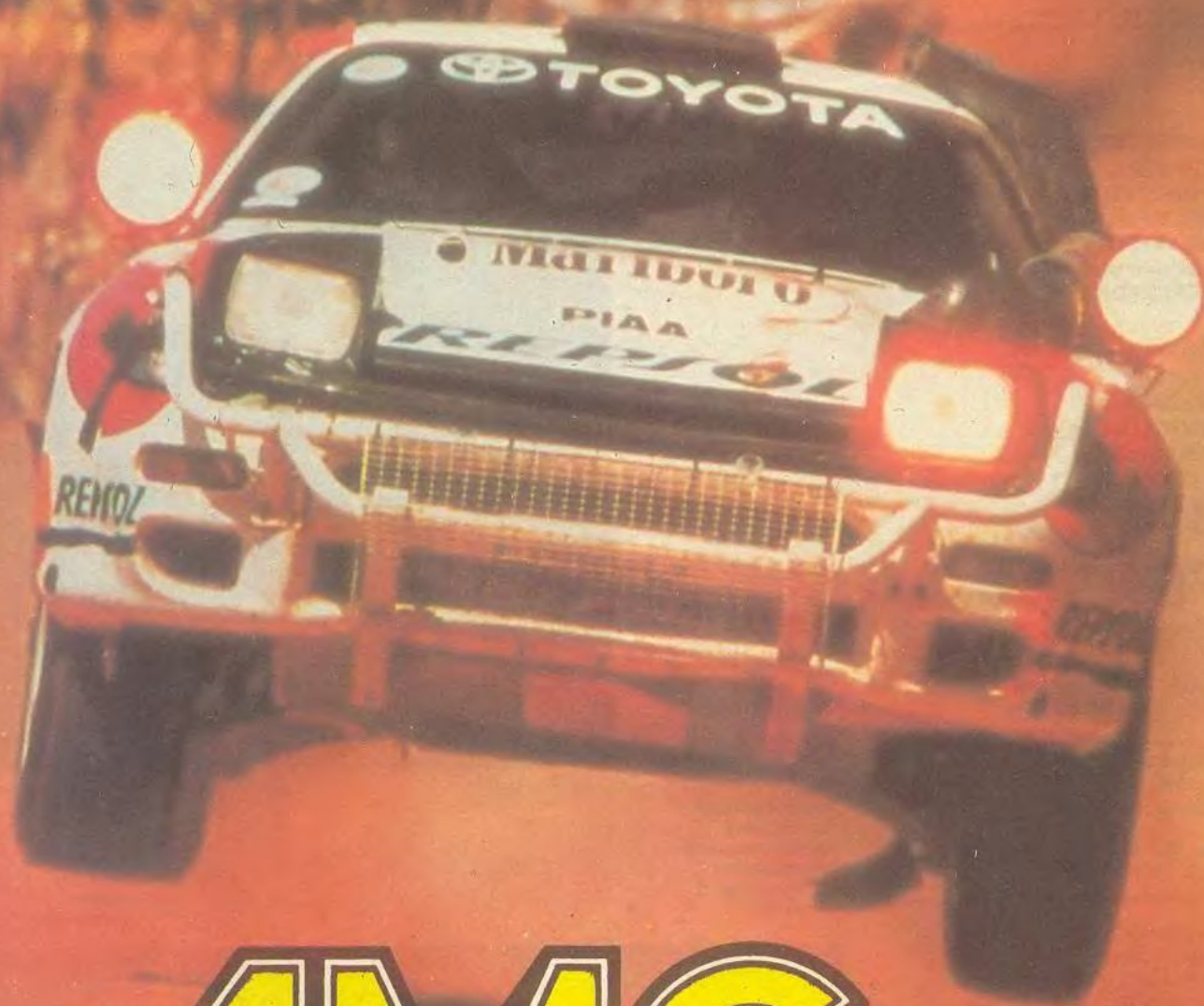


ISSN 0868—5193



AMC
АВТОМОТОСПОРТ

3/1993

Первый русский
автомобильный спортивный
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),
Б. 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 11.01.1993 г.
Подписано к печати 12.02.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Offset.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 45 000
Зак. 1671.
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
"Toyota" на трассе ралли "Сафари".
На четвертой странице обложки:
чемпион CART 1991 года Майкл
Андретти.



12

Кроссовый
мотоцикл
на двоих.

15

Формула
"Опель-Лотос" —
воплощенная
мечта
о равенстве.



39

Пауль Питч —
соперник Розенберга,
Карачиоли, Фанзю.



27

В святая
святых
команды
"Мак-Лорен".



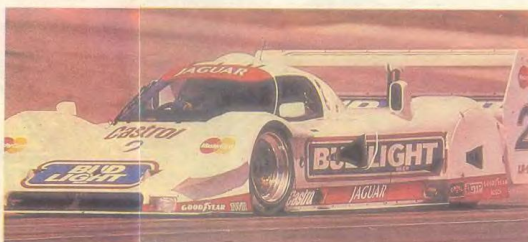
46

Христомай-
ный пример
перевосхождения
спортивного
автомобиля в
серийный.



58

Закеанский
барант
спорт-
прототипов.



В НОМЕРЕ:

- 4 С. Нечаюк. ЗАКАТ НАД ЦАРСТВОМ МОСЛИ?
- 9 КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ НА 1993 ГОД
- 12 С. Осокин. НАРУШИТЕЛИ КОНВЕНЦИИ
- 15 В. Иванов. ФОРМУЛА РАВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ
- 20 Б. Никифоров. СОБИРАЙТЕ ЧЕМОДАНЫ, ГОСПОДА
- 24 С. Никольский. "НЕВОСТРЕБОВАННЫЕ ПИСЬМА" КОНСТАНТИНА ПОТЕХИНА
- 26 М. Медведев. ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ "МИНИ"

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Мельник. ХОЛОДНЫЙ ДОМ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ РОН
- 30 С. Нечаюк. АНДРЕТТИ, СЫН АНДРЕТТИ
- 32 ТРАССЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА
- 33 ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?
- 35 1962
- 36 С. Нечаюк. "ЗАУБЕР" — НЕ "МЕРСЕДЕС". И ВСЕ ЖЕ...
- 38 "ЛИЖЬЕ"

- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ПАУЛЯ ПИТЧА
- 43 АВТО И МУЖЧИНЫ — ЕЕ АТМОСФЕРА
- 46 В. Аркуша. "ПЕЖО" В ЧЕМПИОНСКОЙ КОЛЕЕ
- 49 А. Воронцов. НОВОСТИ МЕЖСЕЗОНЬЯ
- 51 ХОББИТАУН
- 52 Б. Логинов. МОТОЦИКЛЫ ЗАХОДЯТ НА ПОСАДКУ
- 53 Б. Петров. В СЕДЛЕ И ПОД СЕДЛОМ ВЕТЕРАНЫ
- 53 В. Крючков. ТЕАТР ОДНОГО АКТЕРА
- 54 В. Крючков. БЕРЕГИТЕ ЖЕНЩИН!
- 55 А. Сисюкин. МОТОР "СОЮЗНОГО" КЛАССА
- 58 А. Мельник. ВСЯКОЕ ТВАРИ ПО ПАРЕ
- 62 ВОКРУГ КОЛЕС
- 63 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

еще в начале 50-х годов
Советский Союз располагал
автомобилем формулы 1

ЗАКАТ НАД ЦАРСТВОМ МОСЛИ?

- ПЕСКАРОЛО ОБВИНЯЕТ
- НОВЫЕ ПРАВИЛА —
НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ
- ЧЕМПИОНЫ
ВЫБИРАЮТ АМЕРИКУ

В этой истории почти все как в старой сказке. Было у царя, то бишь президента ФИСА Макса Мосли, три сына — три чемпиона мира. Первый, любимый, формулы 1, средненький — раллийный и, наконец, самый, скажем так, непутевый — спортивных автомобилей.

Не ладилось в последнее время у братьев житье-бытье: не жаловали их вниманием многие ведущие фирмы, а соперничество тех, что остались им верны, все меньше интересовало болельщиков. Вот и решил царь-государь с боярами своими из Всемирного совета ФИСА дело поправить. Про сына любимого изрядно толковали, решений в помощь приняли множество. Среднему велели жить как жил. Глядишь, сам выкрутится. А непутевого взяли да и вовсе отменили. Чего, дескать, с ним возиться. Был чемпионат — были проблемы, нет чемпионата — нет проблем. Так осталось в мире автоспорта лишь два мировых первенства — одно в кольцевых гонках, одно — в ралли.





Фото: «Амстердам-Рейдерс»

— Без Берни Экклстоуна тут не обошлось, — уверен ветеран гонок спортивных автомобилей четырехкратный чемпион «Ле-Ман» Анри Пескарولو, имея в виду фактического хозяина формулы 1 и личного друга Мосли. Кстати, нынешний президент ФИСА по профессии адвокат. И в те годы, когда Экклстоуну прибирал к рукам самый престижный мировой чемпионат, был его поверенным в делах. Похоже, таковым он остался и сейчас.

— Экклстоуну не нужны два похожих чемпионата мира по колесам, — продолжает Пескарولو. — Это же конкуренция! Берни хочет, чтобы все внимание прессы, телевидения, спонсоров и автозаводов было приковано только к формуле 1. Вот увидите, очень скоро великие фирмы, блиставшие в упрямом чемпионате, появятся в Ф1.

Даже если оставить на совести Анри заявления о злых кознях конкретно «хитреца Берни», его предположения выглядят вполне логичными: ФИСА решила пожертвовать одним чемпионатом ради поднятия престижа другого. Мол, хотите, господа бизнесмены, похвастаться в отблесках спортивной славы «суперзвезд» — пожалуйста в формулу 1, не просто на самый высокий пик автоспорта, но еще и единственный.

Процесс, к слову, уже пошел. Следом за «Хондой» и «Рено» в формулу 1 перебежала чемпион мира 1990 года в спортивных прототипах швейцарский «Заубер». А куда, скажите, теперь деваться нынешним победителям — «Пежо»?

Влить в организм формулы 1 свежую кровь — этой цели должны способствовать и изменения в регламенте состязаний, вводимые в действие с 1993 года. Они, по мнению автолюбителей, должны снизить расходы команд и, стало быть, несколько уравнивать их шансы, подорвав тем самым чисто спортивный интерес, а также повысить безопасность гонок.

Отныне запрещаются тренировки в течение сезона на трассах этапов мирового первенства. Дескать, готовьтесь дома, не тратьте деньги на дорожные расходы. Уменьшены максимальные габаритные размеры автомобиля — высота заднего антикрыла с 1 м до 95 см и общая ширина с 215 до 200 см. Это вызовет уменьшение прижимной аэродинамической силы. Заужены на три дюйма (7,6 см) задние шины, что означает уменьшение примерно на четверть пятна контакта колеса с дорожкой. Все это приведет к падению максимальных скоростей на поворотах и одно-

временному их увеличению на прямых.

С одной стороны, должна повыситься роль пилота, но с другой — увя, никак не снизятся затраты команд. Требования к двигателям, конструкции шасси и особенно тормозам только возрастут.

Свою озабоченность по поводу уменьшения ширины задних шин не замедлил высказать единственный их поставщик в формуле 1 «Гудрир».

— Мощные машины должны быть обути в покрышки соответствующей ширины, иначе автомобили начнут «плавать» на дороге, — заметил представитель американской фирмы Барри Гриффин. — Этот эффект создаст неблагоприятный имидж наших покрышек. Значит, так или иначе мы станем добиваться улучшения сцепных качеств. Однако более безопасные дорожные способности. Добавьте сюда стоимость новой производственной оснастки и убытки от нерезинизованных шин старого размера. Словом, узкие покрышки — не значит дешевые покрышки.

Что касается ограничения тренировок, то эта мера безусловно сэкономит немало средств. Однако теперь команды обречены проводить тестовые испытания на трассах, не приспособлен-

ных для формулы 1, а значит более опасных.

Печать подобной противоречивости лежит на многих решениях ФИСА. Думается, объяснение этому вовсе не в расхожей фразе, что якобы идеальных решений не бывает вовсе. На мой взгляд, дело здесь в том, что мировой автоспорт, точнее его часть, находящаяся под юрисдикцией ФИСА, томится, изнывает от того, что до сих пор не выработано понятие о том, что же он такое — собственно спорт или лаборатория для испытания новинок.

Что стоит сегодня дороже всего в спортивном автомобиле? Нет, не мудреные узлы и агрегаты, не сверхлегкие и надежные материалы, а технический прогресс, научные идеи, ради воплощения которых грохочут миллионы долларов. Вот почему автоспорт высочайшего уровня требует все больше и больше средств. Лишь очень немногие «кошачьи» способны выдержать такую гонимую денежными мещками. При этом разрыв между ними и остальными участниками становится все разительнее. Особенно сейчас, в годы экономического спада, когда день ото дня труднее заручиться поддержкой спонсоров.

Судите сами. Формула 1 — победитель беспорядка, за призовые места борются лишь две команды: ралли —

ных «Пежо» и той же «Тойоте»; ралли-рейды — вне конкуренции «Ситроен» и «Мицубиси».

Между тем спорт немалым без видимой борьбы на трассе. Именно ей он обязан своим рождением, она придает ему смысл и притягивает всеобщее внимание. Игра инженерной мысли сама по себе хороша в тиши конструкторских боров, а не на полных эмоциях автодромах. И если есть у автоспорта нечто такое, что роднит его с искусством, то это непредсказуемые сюжетные соперничества, в которых различия не столько достоинства техники, сколько характеры людей. Иначе полный драматизма спектакль превращается в холодно-расудительные испытания автомобиля на полигоне.

Это давно осознали большие доки по части организации зрелищ — американцы. Не пытайтесь ухватить за хвост журавля технического прогресса, они славно поледили с синицей шоу-бизнеса. Три мотора да с пятком разных шасси — вот весь арсенал пилотов формулы CART. А какая интрига! Трибуны ломаются от зрителей, спонсоры отваливают

миллионы на призы. Этапы «Индианаполиса» проходят уже в Канаде и в Австралии. Обеспечение возможной утраты монополии в Европе, руководство ФИСА предложило боссам CART полубовый союз, разрешив им организовывать гонки вне Северной Америки, но не больше шести и только на овалных трассах (исключение — этап в австралийском Серфиз-Парадайс).

Между прочим, еще год назад ФИСА хотела отлучить Австралию от формулы 1 за то, что там провели этап «Индианаполиса». Но дальше разговоры дело не продвинулось. Руководство ФИСА сдало очередную бастон.

Благодеятелям, кстати, за океаном под эгидой IMSA и гонки спортивных автомобилей, чей чемпионат не убергла международная федерация. Средняя посещаемость этих соревнований в Америке за десять лет выросла вдвое и превысила 60 тысяч зрителей на этапе. На гонках формулы 1, для сравнения, это число составляло в минувшем сезоне около 90 тысяч.

Я уж не говорю о состязаниях легковых машин в США, которые устраивают

сразу несколько организаторов. Своих чемпионов определяют та же IMSA, NASCAR, IROC, TRANS-AM. Сильная конкуренция, не правда ли?

Как тут не вспомнить печальную судьбу подобных гонок под державной рукой ФИСА. Их то возводили в ранг чемпионата мира, то понижали до уровня европейского первенства, то отменяли на официальном международном уровне вообще. Ныне, похоже, началось очередное робкое возрождение. Под давлением национальных федераций, давно имеющих собственные подобные чемпионаты, ФИСА установила трофей для машин с двухлитровыми двигателями, подготовленными по регламенту, близкому к британскому. Объявлен также Кубок Европы для автомобилей с 2,5-литровыми моторами, доведенными по более либеральным немецким требованиям.

Оба состязания пройдут в один этап в одном месте и будут состоять из двух заездов. Любопытно, что в Трофее ФИА отсчитывается их продолжительность по времени — 25 минут каждый, а в Кубке Европы — длина дистанции в 50 км. При-



чем в первом случае к соревнованиям решено допускать по пять пилотов от каждой страны, проводящей свое национальное первенство, а во втором — только команды европейских заводов, состоящие из 4—5 машин. Поистине неисчерпаема фантазия чиновников от спорта!

Вряд ли столь «щедрый» подарок ФИСА удовлетворит энтузиастов гонок на «кузовах». Похоже, недостаток официальных международных стартов они намерены компенсировать самостоятельно. В прошлом году команда на «мерседесах» из ДТМ приезжала на чемпионат Франции, а в нынешнем сезоне собирается там выставить свою команду местный филиал «Альфа-Ромео». Лидер итальянского первенства «супертуризма» «Альфа-Корсе» выступит в Германии. За рулем модели «155GTA», вероятно, будут сидеть Ларини и Наннини.

Печально, но, похоже, в хозяйстве ФИСА воцарился

дух покорности судьбе. На глазах хиреет чемпионат мира по ралли, где даже лидерам стало не по плечу чрезмерное финансовое бремя. Однако регламент мирового первенства международная федерация решила оставить без изменения еще на пять лет. Хотя уже в 1989 году президент комиссии ралли Ги Гутар выдви-

гал проект реорганизации этих состязаний. В нем, в частности, он предлагал сократить количество этапов до восьми, но с обязательным участием всех заявленных марок.

Вроде бы закончилась война, которую вел в свое время против организаторов ралли-рейда «Париж—Дакар» бывший президент

ФИСА Жан-Мари Балестр. Вот уже и календарь первого Кубка ФИА в этой дисциплине объявлен. Но почему же в нем не нашлось места тому же «Дакару»?

— Организаторы не просили нас об этом, — не смущаясь, отвечает Макс Мосли.

Какова же будет в таком случае цена титулу «Победителя Кубка ФИА»? Нестрога хозяева «Ситроена» поговаривают о своем возможном участии в похожих на рейды состязаниях... в Америке. А именно в «Бахе-1000».

Не забыл ли господин Мосли, что он возглавляет весь мировой автоспорт, а не только формулу 1? Кстати, и ее герои все чаще предпочитают «любимому чаду» Макса и Берни заокеанские трассы. Сейчас в серии «Индикар» выступают больше чемпионов мира Ф1, чем в самом мировом первенстве. А в конце прошлого года свое желание последовать примеру Эмерсона Фиттипальди, Марियो Андретти, Нельсона Пике и Найджела Мэнселла высказал и Айртон Сенна...

Каким же будет конец у старой сказки?

С. НЕЧАЮК



Фото А. Гуревича



Фото «Пежо»



КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ НА 1993 год

АВТОСПОРТ

РАЛЛИ



Чемпионат мира

21—28.1	Монте-Карло	MC
11—14.2	Шведское ралли	S
2—7.3	Португальское ралли	P
8—13.4	Сафари	EAK
1—5.5	Тур де Корс	F
29.5—3.6	Акрополис	GR
14—17.7	Новая Зеландия	NZ
4—8.8	Аргентинское ралли	RA
25—29.8	1000 озер	SF
18—20.9	Австралия	AUS
10—14.10	Сан-Ремо	I
1—4.11	Каталония Коста Брава	E
20—25.11	RAC	GB

Чемпионат Европы

Коэффициент 20

20—24.4	Коста Смеральда	I
8—9.5	Златни	BG
26—30.5	д'Антиб	F
11—13.6	Польское ралли	PL
24—27.6	24 часа Ипра	B
9—11.7	Дойчланд	D
5—8.8	Винью да Мадейра	P
28—30.8	Эльпа	GR
14—17.9	Манкс Интернэшнл	GB
30.9—3.10	Кипрус	CY

Коэффициент 10

27.2	Ханкиралли	SF
24—27.3	Эль Кортэ Энглес	E
23—26.4	Волта а Португал	P
4—5.6	Скоттиш	GB
18—20.6	Барум	CS
26—27.6	Хеброс	BG
29.7—1.8	Хунсрюк	D
3—5.9	Пьянкавалло	I
29—31.11	Сан-Марино	RSM
11—13.11	Земперит	A

Коэффициент 5

30.1	Арктик	SF
5—7.2	Букль де Спа	B
19—21.2	Финского Норвея	N
3—7.3	Голден Тюлип	NL
19—21.3	1000 Милья	I
26—28.3	Сиркюи де Арденн	B
1—4.4	Грасс Альпин	F
7—9.5	Тарга Флорио	I
20—22.5	Сатурнус	SLO
20—22.5	Саут Шведиш	S
20—23.5	Коста Бланка	E

21—23.5	Рота де Сол	P
10—13.6	Хессен	D
9—10.7	Богемия	CS
23—25.7	Делла Лана	I
2—5.9	Мон Блан	F
12.9	Принсип де Астуриас	E
17—19.9	Ю ралли	YU
30.9—3.10	Турция	TR
1—3.10	Нидерзаксен	D
27—31.10	Ди Валэ	CH
11—14.11	Ди Кондрос	B

Коэффициент 2

10—11.4	Олимпион	GR
10—13.6	Альзас Вож	F
18—20.6	Абруццо	I
25—27.6	Ина Дельта	CRO
1—4.7	Де Акореш	P
16—18.7	Дю Руэрг	F
16—17.10	Гермес	GR
25.10	Мадрид-Валео	E
28—31.10	Алгарве	P
26—28.11	Дю Вар	F

Чемпионат России

15—17.1	Золотые ворота	Владимир
29—31.1	Мороз	Раменское
5—7.2	Луга	Луга
19—21.2	Медведь	Ярославль
20—21.2	Урал	Екатеринбург
5—7.3	Каменный пояс	Первоуральск
16—18.4	Металлург	Челябинск
29—30.5	Мытищи	Мытищи
18—20.6	Белые ночи	С.-Петербург
17—18.7	Костомукша	Костомукша
24—25.7	Океан	Находка
3—5.9	Гуково	Гуково
17—19.9	Жемчужина Черно-моря	Туапсе
1—3.10	С.-Петербург	С.-Петербург

ВНЕДОРОЖНЫЕ РЕЙДЫ

Кубок мира

17—19.2	ОАЕ Дезерт Челлендж	TO
15—25.4	Тунис	TN
19—27.5	Атлас	MA
7—15.6	Италия	I
1—4.7	Баха Филиппс 1000	P
15—18.7	Баха Испания	E
1—13.10	Фараоны	ET

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

Формула 3000



Международный чемпионат

10.5	Сильверстоун	GB
31.5	По	F
11.7	Энна Пергуза	I
25.7	Хоккенхайм	D
22.8	Нюрбургринг	D
29.8	Спа-Франкоршам	B
5.9	Альбасете	E
10.10	Ногаро	F
17.10	Маньи-Кур	F

Гонки грузовиков



Кубок ФИА

4.4	Брэндс-Хэтч	GB
25.4	Дижон	F
16.5	Мизано	I
30.5	Ле-Кастелле	F
20.6	Манторп-Парк	GB
27.6	Кемора-Ветели	SF
18.7	Нюрбургринг	D
22.8	Мост	CS
19.9	Цольдер	B
3.10	Харама	E

ГОРНЫЕ ГОНКИ

Чемпионат Европы

4.4	Мечек	H
25.4	Рехберг	A
9.5	Фалперра	P
16.5	Хайскибель	E
30.5	Вал д'Андорра	AND
13.6	Штерибек	CS
27.6	Риети	I
4.7	Потенца	I
8.8	Мон Доре	F
22.8	Сен Урсанн де Ранжир	CH
5.9	Тюркхайм	F
24.10	Оберйох	D

РАЛЛИ-КРОСС

Чемпионат Европы

4.4	Лидден-Хилл	GB
18.4	Нордринг	A
2.5	Лусада	P
6.6	Лосак	F
13.6	Килдере	IRL
4.7	Хольесбанан	S
11.7	Суонемюки	SF
15.8	Арендонк	B
22.8	Фалькенсваард	NL

12.9	Лингас	N
3.10	Эстеринг-Букстехюде	D

КРОСС



Чемпионат Европы

4.4	Лусада	P
18.4	Шлюхтерн	D
25.4	Грюндауталринг	D
9.5	Морон	F
30.5	Лангезвааг	NL
13.6	Фалейра	F
4.7	Нова Пака	CS
1.8	Самоков	BG
22.8	Бауска	LV
19.9	Нордринг	A
26.9	Маджиора	I

Кубок 1600

2.5	Витторио-Венето	I
9.5	Морон	F
23.5	Бауска	LV
6.6	Мельн	D
13.6	Зеелов	D
4.7	Нова Пака	CS
18.7	Винарос	E
1.8	Самоков	BG
29.8	Добрижаны	CS

19.9	Нордринг	A
------	----------	---

Чемпионат России

СКА

16.5	Пермь
20.6	Подольск
15.8	Димитровград
3.10	Веселовка

Легковые автомобили группы А

23.5	Курган
27.6	Гуково
18.7	Тольятти
5.9	Подольск

Легковые автомобили группы А5

18.7	Тольятти
24.7	Дмитров
5.9	Подольск

Грузовые автомобили

17.1	Бронницы
16.5	Подольск
13.6	Смоленская обл.
25.7	Тюмень
10.10	Курган

Полноприводные автомобили

16.5	Подольск
13.6	Смоленская обл.
24.7	Дмитров
15.8	Димитровград

КАРТИНГ

Формула С, Интерконтиненталь С

Чемпионат мира и Европы

3—5.9	Хэрри Валлей	I
-------	--------------	---

Трофей СИК

22—23.5	Круа-ан-Тернуа	F
26—27.6	Йончепинг	S

Чемпионат России



Классы "Союзный", СЗ, К, С

30.5	Братск
6.6	Барнаул
4.7	Новотроицк
18.7	Курск
15.8	С.-Петербург
19.9	Мытищи

Первенство России среди юношей

Классы "Пионер", "Союзный"

Финал

25.7	Курск
------	-------

Зональные соревнования

13.6	Барнаул
20.6	С.-Петербург
20.6	Братск
27.6	Тула
27.6	Армавир

МОТОСПОРТ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ



Чемпионат мира

Классы 125, 250, 500 см³

28.3	Истерн-Крик	AUS
4.4	Шах-Алам	MAL
18.4	Сузука	J
2.5	Херес	E
16.5	Зальцбург	A
30.5	Спа-Франкоршам	B
13.6	Хоккенхайм*	D
26.6	Ассен*	NL
4.7	Барселона	E
18.7	Муджелло	I
1.8	Доннингтон-Парк	GB

5.9	Мизано*	I
12.9	Лагуна-Сека	USA
3.10	Кялами*	ZA

* Плюс мотоциклы с коляской

Супербайк

Чемпионат мира

12.4	Брэндс-Хэтч	GB
9.5	Хоккенхайм	D
30.5	Альбасете	E
13.6	Эшторил	P
27.6	Мизано	RSM
11.7	Цельтвег	A
18.7	Брио	CS
8.8	Андерсторп	S
22.8	Джохор	MAL
29.8	Суго	J
12.9	Ассен	NL
26.9	Монца	I
3.10	Доннингтон-Парк	GB
14.11	Мехико	MEX

Гонки на выносливость

Чемпионат мира

18.4	Ле-Ман	F
------	--------	---

23.5	Барселона	E
20.6	Андерсторп	S
4.7	Спа-Франкоршам	B
25.7	Сузука	J
19.9	Ле-Кастелле	F
17.10	Джохор	MAL
23.10	Филлип-Айленд	AUS

ТРИАЛ

Чемпионат мира

18.3	Эттелбрук	L
25.3	Билстэн	B
23.5	Гефрес	D
30.5	Непомук	CS
6.6	Стрышов	PL
27.6	Бергамо	I
4.7	Коломбье-ле-Вье	F
18.7	Виелла	E
25.7	Санта-Джулия	AND
5.9	Вантаа	SF
12.9	Кинна	S
26.9	Пэтти-Бридж	GB

Триал наций

2.10	Килборни	IRL
------	----------	-----

ЭНДУРО

Чемпионат мира

18.4	Фигуэйра	P
25.4	Каталунья	E
23.5	Власим	CS
30.5	Елена-Гура	PL
13.6	Ил Чакко	I
13.6	Зуль	D
11.7	Гавле	S
18.7	Сейнайоки	SF

Международные шестидневные соревнования

11—16.10	Ассен	NL
----------	-------	----

КРОСС



Чемпионат мира

Класс 125 см ³		
4.4	Бра	I
18.4	Монс	B
2.5	Натвич	GB
16.5	Гдыня	PL
23.5	Бергхем	NL
6.6	Голице	CS
13.6	Герштеттен	D
20.6	Борго-Маг	RSM
18.7	Лягепи	F
1.8	Интерлагос	BR
8.8	Аматитлан	GUA
29.8	Маджимуп	AUS

Класс 250 см ³		
14.3	Кастильоне-Лаго	I
28.3	Херес	E
4.4	Фалькенсваард	NL
18.4	Пезэрн	CH
25.4	Бокэр	F
9.5	Сан-Сити	ZA
23.5	Лаубус-Эш	D
13.6	Ломмель	B
20.6	Фоксхилл	GB
27.6	Маунт-Вернон	IRL
11.7	Маракай	YV
18.7	Баддс-Крик	USA
1.8	Нючепинг	S
22.8	Сузука	J

Открытый класс

4.4	Хокстоун Парк	GB
9.5	Зиттендорф	A
16.5	Нючепинг	S
23.5	Сало	SF
6.6	Фазнца	I
20.6	Капошвар	H
4.7	Арганил	P

18.7	Милл	NL
1.8	Намюр	B
8.8	Фолькенданге	L
22.8	Сверепец	CS
29.8	Женева	CH

Мотоциклы с коляской

4.4	Пернес-ле-Фонтен	F
25.4	Волен	CH
2.5	Халле	NL
9.5	Бру	F
16.5	Бетекон	B
6.6	Орехова Вас	SLO
8.8	Олбенице	CS
15.8	Роггенбург	CH
22.8	Холцерлинген	D
30.8	Фром	GB
5.9	Маккинга	NL
19.9	Штрассенбах	D

Мотокросс наций

12.9	Шванненштадт	A
------	--------------	---

Чемпионат Европы

Класс 125 см ³		
2.5	Шнайтахим	D
16.5	Белпуиг	E
27.6	Черновцы	UKR
18.7	Фолькенданге	L
15.8	Аластаро	SF
22.8	Свампабанан	S

Класс 250 см³

18.4	Кастельно	F
9.5	Ниссебергер	DK
23.5	Джавера Монтелло	I
13.6	Талавера Рейна	E
20.6	Агуэда	P
18.7	Локет	CS

Чемпионат СНГ

Высшая лига

11.6	Челябинск
13.6	Реж
4.7	Шуя
11.7	Борисоглебск
15.8	Чапаевск
22.8	Ижевск

Первая лига

16.5	Гродно
20.6	Копейск
8.8	Сызрань
19.9	Нижний Новгород

СПИДВЕЙ



Личный чемпионат мира

Финал		
29.8	Покинг	D
Полуфиналы		
24.7	Лониго	I
8.8	Ветланда	S
Межконтинентальный финал		
13.6	Ковентри	GB

Командный чемпионат мира

Финал		
19.9	Брэдфорд	GB

Чемпионат мира среди пар

Финал		
1.8	Войенс	DK
Полуфиналы		
6.6	Мишкольц	H
6.6	Быдгощ	PL

Чемпионат мира среди юниоров

Финал		
15.8	Пардубице	CS
Полуфиналы		
11.7	Вроцлав	PL
10.6	Ольчинг	D

Кубок чемпионов

29.5	Тампере	SF
------	---------	----

Чемпионат России

Полуфиналы		
21—22.7	Тольятти	
21—22.7	Салават	
Финал		
?		

Длинный трек Чемпионат мира

Финал		
26.9	Мюльдорф	D
Полуфиналы		
4.7	Херксхайм	D
4.7	Шизель	D
4.7	Марианске-Лазне	CS

Травяной трек

Чемпионат Европы

Финал		
22.8	Энрум	NL
Полуфиналы		
1.8	Зелле	D
31.5	Штадсканал	NL

НАРУШИТЕЛИ КОНВЕНЦИИ

Согласитесь, трудно представить, что кто-либо из чемпионов мира, скажем, Найджел Мэнселл или Майкл Дуэн, после очередного Гран-при по просьбе корреспондентов превращает свой гоночный болид в своеобразное наглядное пособие: снимает углепластиковый обтекатель, начинает рассказывать о достоинствах и недостатках шасси и двигателя, разбирая по ходу рассказа отдельные агрегаты... На самом деле машину быстро укроют в боксе подале от любопытных глаз — кому охота делиться идеями, на воплощение которых ушли миллионы долларов!

Вот поэтому, собираясь сделать несколько «шпионских» фотографий во время чемпионата мира по кроссу

на мотоциклах с коляской, проходившего осенью в Черновцах, наш фотокорреспондент Вадим Крючков решил на всякий случай замаскироваться в толпе болельщиков. Он уже нацелился объективом на мотоцикл под первым стартовым номером, раскрашенный в зеленый цвет «Кавасаки», — машину двукратных чемпионов мира голландцев Эймберта Тиммерманса и Эрика Верхагена. Но в тот же момент кто-то положил руку ему на плечо. Это был Эрик Верхаген. «Хотите такой же построить?» — кивнул он на свой мотоцикл.

«Ну вот и началось, — подумалось мне, — сейчас мотоцикл укроют чехлом или вообще закатят в палатку...»

Но Эрик, как оказалось, не собирался делать ни того,

ни другого. Улыбнувшись, он вооружился инструментом и стал снимать бензобак и боковые пластиковые щитки, чтобы на фотографии лучше была видна конструкция чемпионской машины.

Такая открытая и доброжелательная атмосфера, несвойственная, увы, большинству нынешних состязаний высокого ранга, одна из привлекательных черт мирового чемпионата на мотоциклах с коляской. Пока эти соревнования в стороне от большого бизнеса с его прагматизмом и безжалостной конкуренцией. Мотоциклы с коляской слишком непопулярное средство передвижения, и мотоциклетным фирмам здесь практически нет смысла выяснять отношения, оспаривая рынки сбыта.

Не жалуется особым вниманием этот вид спорта и телевидение, а значит кроссменам непросто найти состоятельных спонсоров. Не удивительно, что создание и разработка уникальных машин (а это разрешено правилами) им не по карману.

Сегодня принцип постройки почти всех мотоциклов, стартующих в мировом первенстве, одинаков. Две фирмы — голландская EML

и шведская VMC мелкими сериями выпускают основу машин — рамы из труб хромомолибденовой стали и подвески колес. По желанию заказчиков их оборудуют газонаполненными амортизаторами «Олинз» или «Уайт Пауз», тормозными системами, бензобаком, седлом, кроссовыми покрышками на алюминиевых ободах, другими изделиями известных мотоциклетных фирм. Неудивительно, что внешне такие машины похожи одна на другую словно близнецы-братья. И хотя их бензобаки пестрят эмблемами «Хонды», «Ямахи» или KTM, это говорит лишь о том, мотор какой марки предпочитает тот или иной экипаж.

Кстати, и при выборе двигателя кроссмены отказались от создания дорогостоящих оригинальных конструкций. С тех пор, как в конце восьмидесятых по решению ФИМ максимальный рабочий объем с 1000 был уменьшен до 750 см³, они предпочитают серийные двухтактные моторы кроссовых мотоциклов-одиночек класса 500. Рабочий объем этих двигателей повышают, увеличивая ход поршня и диаметр цилиндра. Он составляет обычно 545—640 см³, обеспечивая максимальную мощность 68—80 л. с. Большую мощность практически невозможно реализовать на грунтовых трассах, тем более что по правилам на тяжелых трехколесных машинах ведущим может быть только одно заднее колесо. Поэтому при доводке мотора спортсмены озадачены не столько увеличением объема до максимальных 750 «кубиков», сколько получением оптимальной мощностной характеристики.

Правда, несколько лет тому назад появилась-таки небольшая немецкая фирма «Забель», взявшаяся за выпуск двигателей специально для кроссовых мотоциклов с коляской. Но и эти моторы с солидным рабочим объемом 685 см³ принципиально мало чем отличаются от серийных кроссовых «кавасаки», «хонды» и «ямахи». Отлитый из алюминиевого сплава цилиндр с рубашкой жидкостного охлаждения, рабочая поверхность которого покрыта никосилем, бесконтактная электронная система зажигания, традиционные многодисковое сцепление, работающее в масляной ванне, четырехступенчатая коробка передач и



1. Кроссовый «Урал», на котором выступают Сергей Щербинин и Сергей Зырянов, оснащен двигателем KTM с рабочим объемом 640 см³. Максимальная мощность мотора 72 л. с. (5600 об/мин), максимальный крутящий момент — 8,9 кгс·м (4900 об/мин).

Передаточное отношение моторных шестерен — 2,62; коробки передач: I — 1,5; II — 1,17; III — 0,95; IV — 0,78. Карбюратор «Бинг» с увеличенным диаметром диффузора.

Передние и задние амортизаторы фирмы «Уайт Пауз». Тормоза дисковые с гидравлическим приводом фирмы «Брембо». База — 1780—1800 мм; колея — 1090 мм. Угол наклона передней вилки 30—32°; вылет передней вилки 0...+10 мм. Длина маятника передней подвески — 280 мм, заднего маятника — 670 мм. Ход переднего колеса (по вертикали) — 230 мм, заднего — 255 мм, колеса коляски — 130 мм. Схождение колеса коляски к оси мотоцикла — 2°. Диаметры ободов колес: переднего — 21", заднего — 18", коляски — 16". Снаряженная масса без топлива — 178 кг.

роликовая цепь на заднее колесо. Впрочем, не следует думать, что у кроссменов совсем уж беззаботная жизнь — дескать, обзаводись готовым шасси, устанавливай двигатель и спорь себе за чемпионское звание. Стоит все это отнюдь не дешево. Например, цена одной серийной ходовой части EML около 11 тысяч немецких марок. В копейчку обходятся изготовление коленвалов с увеличенным радиусом кривошипа, уникальные цилиндры, поршни, сам мотор и его настройка на испытательном стенде, не говоря уже о расходах, связанных с выступлением на 11 этапах чемпионата.

И, разумеется, всегда в цене новые технические идеи. Многие гонщики заказывают в Голландии или Швеции не укомплектованное шасси, а «голую» раму и по сути самостоятельно достраивают машину, внося немало оригинальных решений. Так появились впервые антиклевковые устройства подвески, облегченные, толщиной всего 4—4,5 мм, тормозные диски в виде стального кольца на ажурной алюминиевой ступице, подвеска третьего класса с прогрессивной характеристикой. Уже потом многие из этих новинок переключались и на серийные шасси. А, например, российские гонщики и вообще выступают на «восточках» и «уралах», появившихся в результате сотрудничества ВНИИмотопрома и Ирбитского мотозавода. Так что вопрос Эрика Верхагена, обращенный к корреспондентам АМС, о том, не собираемся ли мы строить мотоцикл, был вовсе не риторическим.

Кстати, лидеры чемпионата Эймберт Тиммерманс и Эрик Верхаген — настоящие мастера по части озадачить соперников необычными инженерными решениями. Не случайно два года тому назад экипажу решил-таки оказать поддержку концерн «Кавасаки». Правда, сделано это было весьма деликатно, без заключения официальных контрактов о том, что голландцы стали теперь «фирменными» заводскими гонщиками, и без выплаты гонораров. Японцы ограничились тем, что предоставили для подготовки двигателя и оплатили изготовление оригинальной рамы на фирме EML. Скорее всего, такая их «нерешительность» объяснялась отнюдь не желанием сэкономить, а боязнью



насторожить конкурентов — «Хонду», «Ямаху», «Сузуки», которые, словно по неофициальному соглашению, в последнее время не вмешивались в ход чемпионата.

Но «предательский» маневр «Кавасаки» был вскоре замечен. «Ямаха» первой приняла к «нарушителю конвенции» ответные меры — сделала ставку на экс-чемпионов мира из Швейцарии Г. Хюссера — Х. Казера. В прошлом году они пересели на усовершенствованное шасси VMC с двигателем «Ямаха».

Чей ход следующий? Не начнется ли и в этом виде спорта «игра по-крупному»?

С. ОСОКИН
Фото В. КРЮЧКОВА

2. Чемпионы мира Э. Тиммерманс — Э. Верхаген второй год выступают на мотоцикле с двигателем «Кавасаки». Несмотря на относительно «скромный» рабочий объем — с 500 см³ он увеличен лишь до 585 см³ (ход поршня и диаметр цилиндра 90×91 мм), мотор развивает 80 л. с. и, что не менее важно для кросса, обладает весьма широким диапазоном эффективной работы. Получить такую характеристику помогает инерционная система, регулирующая фазу выпуска (высоту выпускного окна) в зависимости от числа оборотов, а также настроенная система выпуска. Для доводки мотора голландские гонщики даже обзавелись собственным испытательным стендом.

3. Рама чемпионского мотоцикла изготовлена фирмой EML по специальному заказу, поступившему от спортсменов, и существует пока в единственном экземпляре. От общепринятой схемы ее отличает U-образная верхняя раздвоенная часть над двигателем. Вполне возможно, что такое решение — результат сотрудничества голландских гонщиков с фирмой «Кавасаки». Именно «Кавасаки» два года назад впервые применила раму, напоминающую распространенный на «кольце» «дельтабокс» на кроссовых мотоциклах-одиночках. Такая конструкция жестче, чем обычная одинарная рама, и, вдобавок, позволяет получить выигрыш в весе. Не случайно мотоцикл чемпионов самый легкий — его снаряженная масса 176 кг.

4. Серийная рама EML — тяжелее. Снаряженная масса машин, построенных на ее базе, составляет 187—195 кг. Рама делается очень жесткой, чтобы работать с минимальными деформациями, позволяя сохранить неизменными заложенные в конструкцию мотоцикла оптимальные углы развала и схождения колеса коляски, наклона передней вилки и т. д. На фотографии видно, как основательно выполнен узел рулевой колонки шасси EML, укомплектованного двигателем КТМ.



5. Рычажная передняя вилка мотоцикла (EML)

А. Ленхерр — Р. Вебера из Швейцарии. Внутри цилиндрических пружин спрятаны регулируемые газонаполненные амортизаторы. Во избежание пробоев подвески на неровностях трассы вслед за основными пружинами установлены более жесткие дополнительные. Во время торможения, когда вес мотоцикла перераспределяется на переднее колесо, вступает в работу антиклевковое устройство. На фотографии видно, что двухпоршневая скоба переднего тормоза прикреплена не к рычагу подвески, а к кронштейну, который может вращаться на оси колеса. От проворота при торможении его удерживает горизонтальная тяга, связывающая кронштейн с пером вилки. Благодаря такой конструкции и возникает усилие, препятствующее сжатию передней подвески. Его величина пропорциональна интенсивности торможения.



6. Колесо коляски подвешено на продольном рычаге. Нижняя проушина амортизатора и цилиндрическая пружина соединены с этим рычагом через коромысло. Один из концов коромысла при помощи тяги связан с рамой мотоцикла. Такая кинематическая схема позволяет получить прогрессивную характеристику подвески. Так как по правилам колесо коляски не должно быть

ведущим и не оборудовано тормозом, его «обувают» в покрышку с обычным дорожным протектором.

7. Конструкция подвески заднего колеса заимствована у кроссовых мотоциклов-одиночек. Она также имеет прогрессивную характеристику. Рама — цельносварная из труб хромомолибденовой

у трехколесных машин коляски как таковой можно говорить лишь условно.

8. Экипаж из Швейцарии А. Ленхерр — Р. Вебер выступает на шасси EML с двигателем «Забель» (685 см³). Двухтактные моторы немецкой фирмы сконструированы специально для состязаний на мотоциклах с коляской и не требуют основательных

переделок. Это одна из причин, по которой в нынешнем году «Забель» составил серьезную конкуренцию двигателям, созданным на основе серийных кроссовых «пятисоток». Например, на этапе чемпионата мира в Черновцах из 32 экипажей 9 стартовало на «Забеле», 13 — на KTM, 5 — на «Хонде», 4 — на «Кавасаки» и лишь один на «Ямахе».





ФОРМУЛА РАВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Многие думают, что идея всеобщего равенства занимает умы одних лишь политиков. Отнюдь нет. В автоспорте, например, она актуальна на протяжении целого столетия. Но как определить действительно лучшего водителя в мире, если гонка суть состязание различных автомобилей, команд и фирм? Стоит лишь кому-нибудь оказаться побогаче всех прочих, как сразу же он получает преимущество на гоночных трассах. Ведь с тугим кошельком всегда можно и машину достать поновее, и двигатель помощнее, и резину получше.

Все это особенно актуально для престижных гонок, чемпионатов мира, Европы

или Америки. Но ведь существуют не столь известные национальные чемпионаты и множество «фирменных» формул, таких, как «Форд», «Рено» или «Фольксваген», где разрешается использовать двигатели только одной марки. Но и тут, оказывается, можно добиться пере-

са еще до старта. Ведь в таких гонках не возбраняется использовать разные шасси и покрышки. И вновь участники делятся на фаворитов и аутсайдеров.

Казалось бы, чего проще — нужно лишь взять одинаковые автомобили, моторы, резину и — соревнов-

ся на равных! Однако долгое время эта простая идея не находила своего воплощения. Лишь в 1988 году, когда за дело взялся гигант «Дженерал Моторс», мечта стала реальностью. Впрочем, не нужно думать, что крупнейшая в мире автомобильная фирма занялась благотворительностью. Членов совета директоров GM волновали в первую очередь рекламные дивиденды, а вовсе не определение наиболее талантливых молодых водителей.

Европейское отделение концерна — в Германии, Испании и Бельгии это заводы «Опель», на Британских островах «Воксхолл» — заказало знаменитой английской фирме «Лотос Эдвансед Инжиниринг» проект гоночного автомобиля новой формулы «равных возможностей». Производство же машины поручили «Рейнарду», пользующемуся ныне непрекращающимся авторитетом во всем,



По сравнению с другими формулами бригады обслуживания в «Опель-Лотос» выглядят явно скромнее.

что касается «младших формул».

Новый класс гоночных автомобилей получил название «Опель-Лотос». В основе его конструкции — двухлитровый 16-клапанный двигатель автомобиля «Опель-Кадет GS 16V», который впервые был представлен в 1987 году на Франкфуртском автосалоне. Поскольку новая формула задумывалась как максимально дешевой, мотор должен был быть серийным, ни о какой форсировке речи не шла. Больше того, электронный впрыск «Бош-Мотроник» был заменен двумя карбюраторами «Вебер».

Новая формула оказалась настолько удачной, что сегодня, спустя всего пять лет после своего дебюта, ее можно смело назвать одной из популярнейших во всем автомобильном мире.

Заняв место где-то между значительно более простой формулой «Форд-1600» и весьма «крутой» и престижной формулой 3, «Опель-Лотос» не только стала еще одной из ступенек в пирамиде мирового автоспорта, но ступенькой уникальной. Она позволила молодым пилотам в полной мере продемонстрировать свой талант. К тому же, благодаря, видимо, стараниям «Дженерал Моторс», по престижу, массовости и освещению в прессе формула «Опель-Лотос» уже сейчас почти не уступает более дорогим автогонкам, таким, как формулы 3 и 3000.

Годовые расходы на одну машину составляют — в «Опель-Лотос» всего 150—200 тысяч марок, что втрое меньше затрат в Ф3. Добавьте к этому идеальную организацию соревнований, прекрасное техническое обеспечение всех без исключения команд-участниц и широкое освещение состязаний в печати и на ТВ. Не гонки, а настоящая мечта!

Но, может быть, главной ценностью формулы «Опель-Лотос» является не строго продуманная система региональных чемпионатов. Сегодня в календаре соревнований мы найдем семь (!) различных первенств в Австрии, Германии, Великобритании, Ирландии, странах Бенилюкса, Швеции и даже Бразилии. Кроме того, проводится и европейская серия гонок, своего рода личный чемпионат Европы. А венчает все это великолепие уникальный командный Кубок Наций, в котором два десятка национальных ко-

манд по два пилота в каждой защищают автомобильный престиж своих стран на машинах, окрашенных в национальные цвета.

Интересно, что в прошлом году в этих соревнованиях впервые приняли участие спортсмены Эстонии Урмас Пильд и Райн Пильве. Может быть, в скором времени на Кубке Наций появятся машины, раскрашенные в бело-синие-красные цвета российского флага? Правда, здесь есть один нюанс. Хотя официальных возрастных ограничений в этих состязаниях не существует, участвуют в них только молодые пилоты, которым едва перевалило за двадцать. У нас же в «младших» ходят тридцатилетние дяди. А в этом возрасте начинать карьеру в Европе практически бесполезно.

Жаль, ведь благодаря «Опель-Лотосу» каждый год минимум 200 молодых гонщиков получают возможность проявить себя в равной борьбе на гоночной трассе. И результаты уже налицо. Из этой формулы в высший свет шагнули победитель первой Евросерии финн Мика Хаккинен, сын трехкратного чемпиона Ф1 Дэвид Брэкхэм, тест-пилот «Мак-Ларена» Алан Мак-Нис. На первых ролях в Ф3000 Рубенс Баррикелло и Дэвид Култара. Легко расправившись с конкурентами в Ф3 Педро Лами. Так что не грех обратить внимание на фамилии нынешних участников: возможно, всего через два-три года они встретятся вам среди фаворитов формулы 1.

Евросерия-92 стала самой удачной за всю пятнадцатилетнюю историю этих соревнований. Рекордное количество гонок — 8 из 14-были проведены в рамках стартов Гран-при формулы 1. Это, бесспорно, способствовало еще большему росту числа поклонников составной формулы «Опель-Лотос» (и, разумеется, покупателей «копеек» и «автомобилей»). Рекордным было и число зрителей, и количество телевизионных трансляций. Так что своеобразный детский садик для чемпионов, придуманный акулами большого бизнеса из «Дженерал Моторс» в целях увеличения прибыли, переживает явный расцвет. Дай Бог! Ведь нынешней формуле 1, средний возраст пилотов которой все ближе подбирается к сорока, так нужна свежая кровь.

В. ИВАНОВ



КУБОК НАЦИЙ



Когда-то, на заре автогоночного века спортивные машины раскрашивали в строго определенные национальные цвета. Давно минули те времена. Ныне гоночные автомобили щеголяют обычно в фирменных или спонсорских одеждах. Организаторы «Кубка Наций» решили возродить старые традиции, раскрасив машины в цвета национального флага. Согласитесь, зрелище получилось живописное.



ГАРЕТ РИС

Победитель Евросерии-92 Гарет Рис родился 12 марта 1969 года в небольшом городке Бат на юго-западе Англии. Гонками он заинтересовался сравнительно поздно — в 19 лет и в отличие от многих других пилотов, минуя картинг, сразу пришел в

«большой» автоспорт. Окончив знаменитую автошколу Джима Расселла в Доннингтоне, он начал свою карьеру в 1988 году в формуле «Форд-1600». В первой же гонке Рис финишировал третьим. Однако восхождение его не назовешь стремительным. В первый сезон Гарет занял пятое место в юниорском чемпионате и стал лишь четвертым в списке

«Данлоп»/«Автоспорт» «Звезды завтрашнего дня».

Только через два года пришли победы. Рис выигрывает престижный чемпионат «Моторкрафт» формулы «Форд», становится вторым в RAC-серии и получает награду фирмы «Форд» как «Чемпион чемпионов», вручаемую по итогам этих двух первенств. В том же году журналом «Автоспорт» и фирмой «Мак-Ларен» Гарет был назван лучшим молодым гонщиком. Этот титул позволил ему принять участие в тестах машин формулы 3 и формулы «Опель-Лотос». Вооруженный этим опытом, Рис в 1991 году впервые вышел на старт Евросерии. Первый сезон хотя и не принес англичанину особых лавров, позволил занять в общем зачете высокое шестое место и стать «Новичком года».

А в прошлом году, одержав четыре победы на этапах, Гарет за две гонки до конца чемпионата стал недосягаем для соперников.



Заявка на участие в Евросерии стоит каждой команде 9000 немецких марок за одну машину. За регистрацию позже 30 марта доплачивается еще 3000 марок.

Победитель каждой гонки получает 3000 DM, далее — 2000 — 1500 — 1200 — 1000 — 900 — 800 — 700 — 600 — 500 DM. Первые шестеро в общем зачете — 16000, 12000, 10000, 8000, 6000 и 5000 DM. Кроме того каждому пилоту выдают по 500 марок на транспортные расходы на каждый этап Евросерии.

Минимальная дистанция каждой гонки 75 километров, максимальная — 90.

Среди гонщиков «Опель-Лотос» можно встретить немало известных фамилий. Виван Дали, брат бывшего пилота Ф1 Дерек Дали — один из лидеров Ирландского первенства «Опель-Лотос». Итальянец Оливер Мартини, младший брат Пьерлуиджи Мартини. Михаэль Граф, брат теннисной звезды Штеффи Граф. Его соотечественник Мартин Виммер, экс-чемпион мира по мотогонкам, отлично выступил в Германском чемпионате «Опель-Лотос».

Соревнования Евросерии проходят под эгидой EFDA — Юропиан Формула Драйверз Ассошиэйшн штаб-квартира которой находится в Люксембурге, и «Дженерал Моторз».

Количество зрителей формулы «Опель-Лотос» в 1992 году превысило полтора миллиона человек. Наибольшее число их собралось в Имоле и Сильверстоуне — более 250 тысяч.

Телевидение транслировало Евросерию в 58 странах, включая Венгрию, Чехословакию, Эстонию и Саудовскую Аравию. Общее время показа превысило 10 эфирных часов и собрал аудиторию свыше 200 миллионов человек.

Средний возраст пилотов формулы «Опель-Лотос» 23 года.

В гонках Евросерии-92 приняли участие 91 спортсмен из 20 стран. Больше всех представителей Великобритании — 15, Австрии — 9, Италии, Нидерландов и Германии — по 8. Единственным гонщиком были представлены Мексика, Испания, Венесуэла, Канада и Япония.

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Очки
1	Гарет Рис (GB)	15	15	15	20	20	0,5	20	15	20	0	3	6	0	3	153,5
2	Гуальтер Шаллеш (BR)	10	0	20	0	10	0	12	8	4	15	20	0	3	4	107
3	Кристиан Фишер (CH)	0	2	0	6	0	7,5	2	20	0	20	0	15	10	20	103,5
4	Бруно Агуяр (BR)	20	0	8	15	8	3	0	4	12	6	6	12	8	0	103
5	Мартийн Коэне (NL)	0	20	0	12	3	5	15	10	10	1	2	0	4	15	102
6	Джонни Хаузер (CH)	1	12	10	0	0	0	3	0	3	12	10	8	0	12	72
7	Йос Ферстаппен (NL)	—	—	—	—	—	4	0	—	—	10	0	20	20	2	59
8	Педро Кусейро (P)	12	0	12	4	6	0	10	0	0	0	0	0	0	10	55
9	Михел Фергерс (NL)	8	10	0	8	0	1,5	0	0	0	8	12	—	—	1	48,5
10	Оливер Мартини (I)	0	0	1	2	0	6	4	12	6	4	0	0	12	0	47

1 — «Нюрбургринг» (D), 19,4; 2 — Барселона (E), 3,5; 3 — Имола (I), 17,5; 4 — «Цельтвиг» (A), 24,5; 5 — «Андерсторп» (S), 7,6; 6 — Маньи-Кур (F), 5,7; 7 — Сильверстоун (GB), 12,7; 8 — Хоккенхайм (D), 26,7; 9 — «Хунгароринг» (H), 16,8; 10 — Спа-Франкоршам (B), 30,8; 11 — Зандвоорт (NL), 6,9; 12 и 13 — Цольдер (B), 20,9; 14 — Эшторил (P), 27,9. В зачет шли 12 лучших результатов. В Маньи-Кур начислялась половина положенных очков. Система начисления очков: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, плюс 1 очко за лучшее время прохождения круга в гонке. Прочерк — не стартовал в гонке.

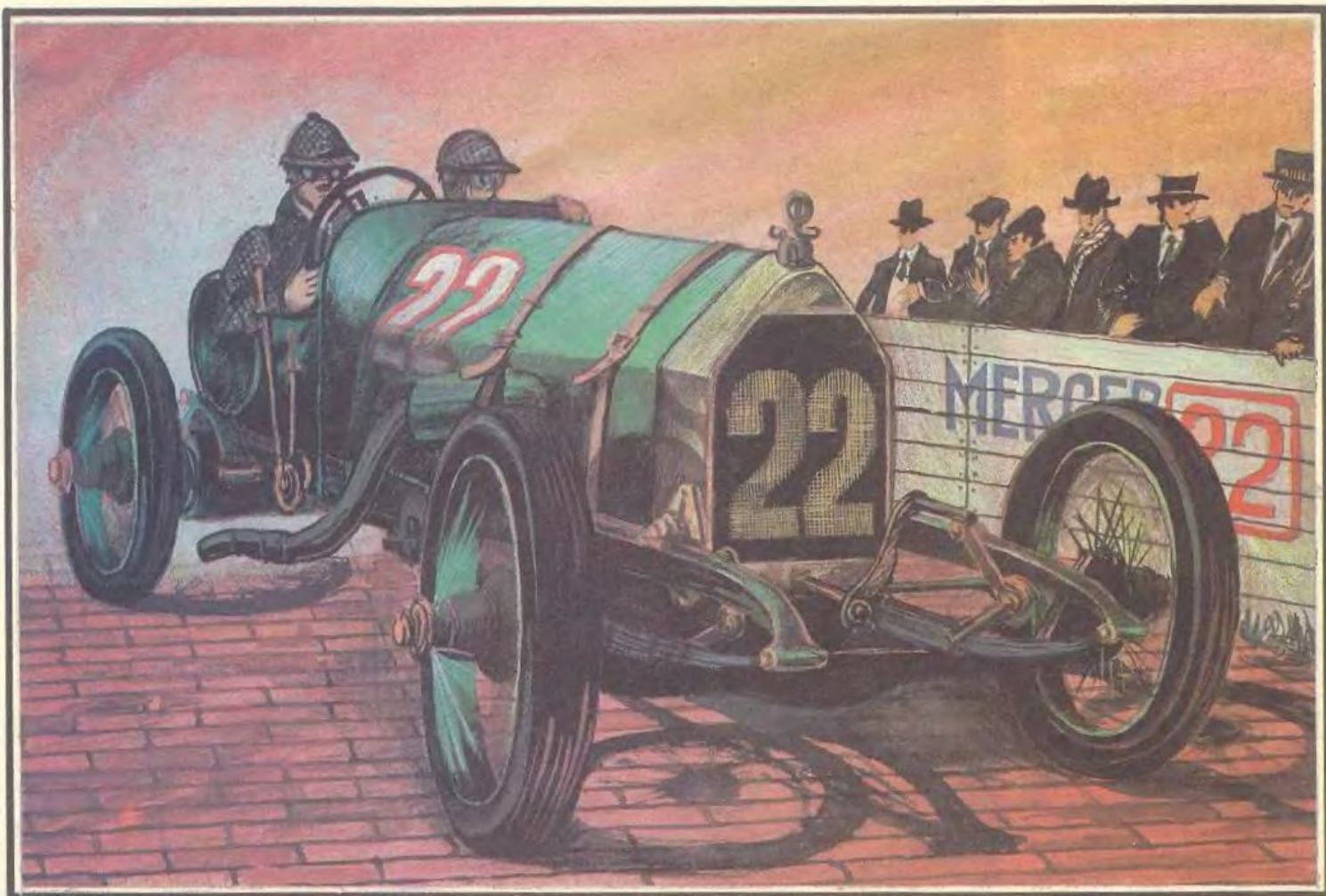
ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГОНОЧНОГО АВТОМОБИЛЯ ФОРМУЛЫ «ОПЕЛЬ-ЛОТОС»

Шасси: монокок из алюминия сотовой конструкции, стальной каркас безопасности, днище из алюминиевого сплава; топливный бак двухслойный (алюминий и пористая резина) объемом 30 литров. **Общие данные:** снаряженная масса (без топлива) — 450 кг. **Размеры, мм:** длина — 4050, ширина — 1640, высота — 960, база — 2450. **Двигатель:** 4-цилиндровый рядный; клапанный механизм — 4ОНС; привод — зубчатый ремень; диаметр цилиндра — 86 мм; ход поршня — 86 мм; рабочий объем — 1998 см³; мощность — 158 л. с./118 кВт при 7000 об/м; максимальный крутящий момент — 210 Н·м при 4700 об/мин; степень сжатия — 10,5:1; зажигание — электронное бесконтактное; система подачи топлива — два карбюратора «Вебер-40 DCOE» с двойной дроссельной заслонкой; система смазки с сухим картером. **Трансмиссия:** сцепление — однодисковое диаметром 276 мм; коробка передач — пятискоростная «Хьюланд-Мк 9»; не разрешается использовать АБС.



Подвеска: независимая; газовые амортизаторы «Уайт Пауэр» с изменяемой силой сопротивления пружины. **Рулевое управление:** реечно-шестеренчатое без усилителя; рулевое колесо диаметром 330 мм, 0,8 поворота руля от упора до упора. **Тормоза:** привод — гидравлический с регулируемым с места водителя распределением усилия по осям; диски — сплошные (невентилируемые) у всех колес. **Колеса:** «Текно», из магниевых сплавов; 6×13 дюймов спереди и 8×13 сзади. **Шины:** «Бриджстоун-Потенца».





«Итак, Боб, пиши подробно о гонке, а главное, присылай побольше фотографий. Особенно если случится какое крушение, беги и снимай, во что бы то ни стало!» — были последние слова, сказанные редактором журнала «Автомобиль», приехавшим проводить меня на Варшавский вокзал. Раздался третий звонок, этот пережиток старины, сохранившийся еще в России, и поезд унес меня из Петербурга с его пылью, грязью, неистовыми мостовыми, грубыми и рваными извозчиками, облупленными домами и прочей прелестью этого «окна в Европу». Вагон мерно постукивал по рельсам, и каждый этот стук, казалось, говорил мне: «Опять в Америку, опять в Америку!», и все во мне ликовало — через девять дней я буду гулять по Бродвею. Билет на пароход у меня лежал в портмоне, и оставалось только ждать, когда я доберусь до места моего назначения в Индианаполис.

Гонка эта имела всемирный интерес, участвовали европейские и американские гонщики и среди них такие светила, как Буалло, Го, Гуйо, Кристиансен, Уишарт, Брагг,

Олдфилд, Доусон, де Пальма. Здесь шли машины «Пежо», «Деляж», «Мерсер», «Мерседес», «Штуц», «Мармон»...

Ехать в поезде было паршиво — пыль, дым, жара и духота. Добрался на следующий день до Берлина, еще

день, и я был уже в Париже, а через два дня покинул его, чтобы на пароходе «Олимпик» ехать в Нью-Йорк.

Господа, если кому-либо придется ехать в Америку — никогда не ездите на пароходах компании «Уайт Стар

Лайн»! Не говоря уже про воспоминания о погибшем «Титанике», особенностью этой компании является отвратительная пища и вымогательство на чаек служащим персоналом, а также и опаздывание этих пароходов. Даже в размене денег на иностранную валюту, порученном офицеру, и тут тебя стремятся обобрать.

Утром 26 мая показались очертания Нью-Йорка. В 10 часов я уже ехал на Пенсильванскую станцию, а еще через четыре часа неся к Индианаполису. Город этот как бы маленький Детройт, в нем теперь уже помещается дюжина автомобильных заводов. Прибыв в 11 часов утра, я первым делом поехал доставать себе пропуск. Так как редакция журнала «Автомобиль» заранее писала о моем приезде, то все было уже готово — билет выдали мне немедленно, и я помчался на мотодром.

С прошлого года он изменился, вся дорожка была исправлена, число трибун увеличено. Еще в прошлом году для всех официальных лиц было выстроено специальное здание по типу ки-

Эхо минувших гонок

СОБИРАЙТЕ ЧЕМОДАНЫ, ГОСПОДА

Ежегодная автомобильная гонка
в Индианаполисе
(От собственного корреспондента
Б. Никифорова)

Рене Тома на «Деляж»
(4 цилиндра, 6230 см³,
130 л. с. при 2800 об/мин)
в квалификации был
четвертым (152,37 км/ч), а
гонку закончил со средней
скоростью 132,69 км/ч первым,
опередив Артура Дюрэ на
«Пежо» на целых шесть
кругов.



тайской пагоды в пять этажей. В первом помещались телеграфные аппараты, второй этаж был предоставлен представителям прессы. В третьем помещался аппарат для измерения времени. Весьма сложный и стоивший что-то около 5000 долларов, действует он при помощи электричества, печатая на ленте часы, минуты, секунды и сотые их автоматически, при проезде гонщика через тонкую проволоку, положенную на дорожке. Конечно, если два гонщика идут друг от друга на расстоянии двух аршин, то определять их положение приходится на глаз, для этой цели также установили специальный аппарат, и человеку оставалось только нажимать на клавиши с номером гонщика при проезде его, а затем можно было прямо знать уже по ленте последовательность проезда всех за всю гонку.

Четвертый этаж занимали судьи, и отсюда через дорожку был перекинут мост, на котором стоял стартер. Пятый этаж занимали гости и владельцы мотодрома. Дорожка имеет форму прямоугльника, четыре виража при этом довольно отлогих, не рассчитанных на современные скорости. Вся дорожка сделана из кирпича, поставленного ребром, и имеет в ширину около 16 метров. Въезд для частных автомобилей сделан туннелем и теперь можно въезжать и выезжать во время самой гонки.

Выстроен мотодром был лет семь назад с земляной дорожкой, но после первой же гонки машины его так разворотили, что пришлось весь чинить. На второй гонке повторилось то же, при этом при капитале около миллиона долларов, первоначально затраченном на его постройку, эти гонки не давали достаточно барыша, ибо имели чисто местный интерес и собирали немного публики.

Тогда было затрачено еще полмиллиона, мотодром был

сделан кирпичным и на нем начали разыгрывать всего одну большую гонку в 500 миль, которая начала приносить барыши до 200 000 долларов каждый год.

Условия гонки остались в этом году те же — объем цилиндров не более 450 куб. дюймов. Все гонщики подвергались очень строгому медицинскому осмотру. Накануне гонок тяги управления и поворачивающиеся концы передней оси у всех машин должны были быть заменены новыми. Наконец, утром в день гонки состоялась проба тормозов. Всего было записано 44 машины, по правилам же максимальное число участников не могло быть более тридцати. В прежние годы машина, не могущая показать скорость в 120 км/ч, не допускалась до гонки. В этом году решили допустить 30 машин, показавших лучшее время, при этом можно было делать пробный круг три раза.

Результаты получились прямо изумительные, все рекорды были побиты и не единичными машинами, а чуть ли не пятнадцатью первыми. Колоссальные скорости были достигнуты не только европейскими, но и американскими автомобилями. Особенно замечательна была скорость «Максвелла» — 150 км/ч, принимая во внимание, что он имел керосиновый карбюратор системы «Харроун» и ехал на простом керосине.

Одно только бросалось в глаза: все европейские коляски были построены автомобильными заводами, среди же американских боль-

ше половины — частными лицами чуть ли не в слесарных мастерских, собраны из разных частей, что, конечно, не могло обещать ничего хорошего. Из 30-ти машин 19 были американские и только девять из них можно было считать пригодными для гонки, ибо построены были заводами, а не собраны Бог знает как.

Главными фаворитами среди французских гонщиков были Го, за него тотализаторы давали перед гонкой 2,5:1, далее Буалло 3:1, потом Тома 6:1. Среди американских гонщиков фаворитом был Доусон — 10:1, далее Брагг и Уишарт 10:1 и 11:1.

«Мерседес» де Пальма не смог принять участие в гонке, ибо прислан был с завода с настолько плохо сбалансированным двигателем, что вибрации его на большом ходу были прямо опасны, и де Пальма счел лучшим не ехать. Жаловался он страшно и чуть не плакал, что ему прислали такую машину и на телеграфный запрос даже не сочли нужным ответить. Я же его утешил, сообщив, что, во-первых, еще в Европе до сих пор на автомобильных заводах нет машины для динамической балансировки валов двигателей, да и немцы не американцы, чтобы иметь привычку немедленно отвечать на телеграммы.

Некоторые гонщики имели на своих машинах разные «маскоты», приносящие счастье, так у «Мерсера» № 19 была укреплена на передней доске подкова и какая-то старинная медаль, у Го красовалась на «носу»

маленькая бронзовая статуэтка дамы, играющей на мандолине.

Наконец, настал давно ожидаемый день 30 мая, жара стояла дикая. Встал я в этот день в пять с половиной часов утра, чтобы пораньше прибыть на мотодром. Я все же еще выпался несколько часов, весь же город не спал совершенно — магазины и рестораны были открыты всю ночь, улицы заставлены автомобилями, приехавшими за тысячами миль смотреть эту гонку, так что их уже приходилось ставить у тротуаров перпендикулярно последним. Гостиницы и меблированные комнаты были переполнены — в город с населением в 240 000 человек съехалось еще около 150 000.

Всю ночь добавочные поезда подвозили тысячи народа со всех концов Америки. Когда в седьмом часу утра я подъехал к мотодрому на трамвае (в это утро все трамваи шли только по направлению к мотодрому), по шоссе в четыре ряда стояла вереница автомобилей в три мили. Движение по шоссе допускалось тоже только в одну сторону.

А толпы народа все прибывали. Специальные поезда подвозили публику из города. Для ускорения они имели два паровоза — один спереди, другой сзади. С десятком заказных поездов стояли на запасных путях — заказанные разными обществами и даже городами Америки. Наконец, на отдельном пути стояли вагоны, принадлежащие частным лицам, приехавшим со своими семей-



Аппарат для измерения времени.

ствами смотреть эту гонку. Таких вагонов здесь было штук семь-восемь (напомню, что во всей России имеется собственных вагонов всего два или три). У главного входа положительно было не протолкнуться, но это никого не смущало, ни давки, ни крика не было и публика мирно ждала своей очереди. Полиция, имевшая солдат для подмоги, с присущим умением, без шума и суеты пропускала поток автомобилей и публики на мотодром.

Не подумайте, господа, что столько публики набралось оттого, что вход был дешевый. Брали очень дорого — за право только входа на мотодром два рубля, но при этом вас никуда не пускали и вы должны были находиться за трибунами, а попасть на самую худшую трибуну стоило еще два рубля. Лучшие же трибуны стоили десять и двадцать рублей с человека, кроме двух рублей входных. Ложки на шесть человек стоили 60 рублей.

За право въезда автомобиля внутрь круга брали двадцать рублей плюс по два рубля с каждого пассажира, при этом возможность пробраться в лучшие места была совершенно устранена, ибо каждая секция была отгорожена от другой высоким забором из проволоочной сетки. При всех этих условиях собралось до 150 000 публики и до 8000 частных автомобилей — так американцы любят спорт и так его ценят — прямо для нас, русских, завидно смотреть.

С восьми часов закипела работа у гаражей, где стояли гоночные машины: доливали бензин, воду, масло, перетаскивали разные запасные

части, шины. Затем одна за другой машины начали выезжать на круг и устанавливаться около тех мест, где находились их команды помощников и запасы шин, бензина и прочего. Все эти места были сделаны в виде стойл, отгорожены одно от другого, а снаружи имели номер машины и флаг той национальности, к какой принадлежала машина. В это время три соединенных оркестра, играя национальный гимн, прошли по кругу. В девять часов по сигналу все поехали по кругу, и у ленточки были расставлены стартером по своим местам по четыре в ряд. Один ряд от другого отстоял на двадцать футов.

В половине десятого все гончики и их механики выстроились у ленточки перед автомобилями, защелкали затворы «кодаков», завертели ручки своих аппаратов кинематографички. Общая группа была увековечена. Стартер забрался на висячий мост над дорожкой и отдал приказ заводить машины, гончики уселись на свои места. Ровно без двух с половиной минут высоко в безоблачное небо взвилась ракета, разорвалась белым облачком. Одна, две, секунды и громкое «бум!» потрясло воздух. Стартер махнул флагом, старенький белый автомобиль командора поехал по кругу, а за ним, сбившись в одну кучу и изрыгая своими чугунными легкими облака дыма, двинулись 30 гоночных автомобилей, в общей сложности имеющие 2500 лошадиных сил. Через несколько секунд, обдав зрителей облаком дыма и запахом касторового масла, оглушив диким ревом машин, они уже скрылись за поворотом. А еще через две минуты командорский автомобиль, переехав ленту, съехал в сторону, и



«Берегитесь мошенников!» — гласили плакаты перед входом на трек. «Покупайте билеты только у людей в специальной одежде!»

гончики понеслись один за другим — гонка была начата.

Шестнадцатый круг проходят в таком порядке: первым Тома, 14 секунд позади «Эксельсиора», далее Брагг, далее Бюртань, на секунду сзади него Го. С этого момента Тома все набирает и набирает. На двадцатом кругу Шасань на своем «Санбиме» на повороте скользит и опрокидывается. При этом настолько счастливо, что отделяется всего несколькими царапинами. Бешеная скорость уже успела сказаться, и большая часть гонщиков останавливалась менять шины. Первые 120 километров были пройдены Тома за 52 минуты 6 секунд, на две минуты лучше, чем в прошлом году.

Сто миль первым кончает Тома и, следовательно, получает 1500 долларов — приз от компании пневматиков Gi. 22 секунды позади Дюрэ, минуту и 20 секунд позади Гюйо, далее «Эксельсиор» и следом за ним рядом два «Мерсера». Только три круга позади Го и Буалло, которым не везет с шинами.

Дело в том, что они написали себе французские «Пальмер-Корд», которые лопались, как мыльные пузыри, и проигрыш Го и Буалло исключительно можно приписать этим шинам. На 41 кругу Тома обогнал на целый круг «Эксельсиор» и оба «Мерсера». У «Штуца» Андерсона ослабли цилиндрические болты, и он бросил гонку, до этого еще на 33 кругу у «Максвелла» № 8 загорелся карбюратор, и пока его тушили, успел обороты

настолько, что тоже бросил гонку. Наконец, на 45 кругу случилось довольно крупное несчастье.

Довольно кучно один за другим ехали «Изотта» Брока, «Грей-Фокс» Уилкокса и «Мармон» Доусона, на одном из виражей у «Изотты» лопается правая задняя шина, машину заносит, она ударяется о стенку сверху виража, перевортывается два раза в воздухе, падает на трек и становится поперек него, накрыв собой вылетевшего из нее механика. Между машиной и верхней стенкой виража остается довольно узкое пространство, но все же «Грей-Фоксу» удается проскочить в него. Не успел Доусон сделать то же, как механик стал вылезать из-под «Изотты» как раз по направлению к верхней стенке виража. Доусон, чтобы не убить его, берет круто вниз, машина его скользит, влетает в траву, три раза переворачивается и падает вверх колесами внутрь круга. Кидаются сюда санитары с носилками, солдаты поднимают раненых, стаскивают разбитые машины.

Механик «Изотты» «почти» цел, у Брока же ободрано все лицо, руки и бок. Более всех пострадал Доусон, у него ободрано лицо, сломана рука и ключица, а главное, сильный нервный шок.

Как я бежал со своим «Кодаком» — вероятно ни на одной барьерной гонке ни одна лошадь не показывала такой скорости и не брала так чисто барьеры, как я это делал тут. Заборы, канавы, болото, кучи песка, встречная публика — ничто не задерживало меня, и вот я прибежал и щелкнул затвором и получил фотографии обеих колясок, как они выглядели после крушения. Оказалось, что мои фотографии были



Джо Доусон был одним из фаворитов — как-никак победитель «Инди-500» 1912 года, серебряный и бронзовый призер чемпионата США. Однако для его старого (он стартовал здесь еще в 1911 году) 4-цилиндрового «Мармона» весом 1226 кг гонка закончилась весьма печально.

единственными, ибо затем администрация сочла нужным не допускать фотографов до места крушения. У некоторых же просто отобрала катушки со снимками, также и все снимки у кинематографчиков, боясь, чтобы эти снимки в будущем не вызвали нареканий на безопасность. (В этом году вообще в Америке развилась тенденция на «безопасность».) Мне повезло, и я вовремя успел удрать.

После крушения гонка все же не прерывалась. 200 миль первым опять закончил Тома, побив предыдущий рекорд. Вторым был Дюрэ, Уишарт на «Мерсере» — третьим и Буалло четвертым. Уже 10 автомобилей вышли из строя. С этого момента делается ясно, что выиграют гонку иностранцы, но вопрос еще — кто, ибо Буалло идет как бешеный и заметно набирает расстояние. Из американских машин остаются «Штуц» Олдфилда и «Максвелл», едущий на керосине, при этом идет он все время как часы, вызывая всеобщее изумление.

На 147 кругу у Буалло лопается задняя шина, соскакивает с обода и запутывается в колесе и тормозах, при этом еще ударив его в локоть, пока он вынимает эту шину и на ободу доезжает до склада шин (полкруга). Он теряет на это минут шесть, и Тома обходит его на

три круга. На 368 миль Буалло бросает совсем гонку. «Бугатти» Фридриха тоже уже бросил гонку из-за лопнувшего шарикового подшипника в дифференциале. С этого момента гонка уже не представляла интереса, круг проходил за кругом, не изменяя положение гонщиков. 400 миль Тома опять прошел первым, Дюрэ от него отстал на три круга, третьим был Гюйо и, наконец, Го.

Еще несколько кругов, и вот Тома едет последний 200-й круг, полным ходом проходит ленту, взмах клетчатого флага — гонка окончена. Приветствуют победителя, бегут снимать его портрет. Толстый Тома, весь грязный, похож больше на негра, но лицо радостное, довольное — он победитель, прошел всю дистанцию в 6 часов 30 минут 45 секунд.

Призы были достойны гонки: Тома получил 39 750 долларов или 79 500 рублей, из них 40 000 рублей первый приз, 39 500 руб. разных дополнительных призов, пожертвованных фирмой карбюраторов «Шеблер», магнето «Бош», от фирмы «Стандарт Роллер», карбюраторов «Лонгмар», а также включая в это число разные кубки и браслеты, стоящие иногда очень дорого, например Кубок фирмы «Престо-Лайт» — 5000 долларов, получил он также золотые часы от фирмы «Уолтэм». Имевший наименьшее время остановок Дюрэ заработал 10 250 долларов, целое маленькое состояние — для этого стоит работать, стоит посылать из Франции машины, такой приз ощутим, это не какая-то мифическая реклама, тут не приходится просить принять участие иностранцев в



«Изотту-Фраскини» допустили к старту в последний момент из-за отказа Ральфа де Пальма. И за руль ее сел совсем не тот, кто был заявлен — некто Брок, «гонщик очень мало известный». Его «Рэй» (шасси «Мерсер» с мотором «Висконсин») не смог выйти на старт. Но и итальянская машина не принесла американцу счастья.

«наших» гонках — они сами едут с охотой.

Так окончились гонки 30 мая 1914 года. На следующий же день я уезжал из Индианаполиса обратно в Нью-Йорк, увозя целый ворох фотографий с этой гонки, а пока что уси-

ленно мазал себе лицо и руки кольд-кремом, ибо американское солнце дало себя чувствовать и кожа с меня лезла прямо лохмотьями.

И все же я доволен, что опять попал в Америку, опять нет свободной минуты, опять вся жизнь кипит вокруг тебя! Все живут, спешат, торопятся, работают, не видишь характерных российских лиц, на которых ясно написано «а как убить мне время?», «чем заняться?», и эта жизнь захватывает невольно и тебя, кружит, несет, самочувствие великолепное, настроение бодрое, это не прозябание, это сама жизнь. Да, господа, кому надоело прозябание, кому нечего делать, собирайте чемоданы и приезжайте сюда. Только, чур, не ездите на пароходах «Уайт Стар Лайн»!»

Так заканчивается отчет специального корреспондента петербургского журнала «Автомобиль» Бориса Никифорова, писавшего под псевдонимом Bob Wilson. Разве мог он предположить, что в журнале не будет больше материалов о знаменитой «Инди-500» и что скоро самого «Автомобиля» не станет. А разве мог представить себе счастливый Боб Никифоров, возвращаясь в Россию, что его призыв собирать чемоданы окажется пророческим. И не только для автогонщиков...

Результаты автомобильной гонки в Индианаполисе 1914 года

Ездок	Результат	Приз, (руб.)
1 Рене Тома (F), "Деляж"	6:30.45	39750
2 Артур Дюрэ (F), "Пежо"	—6 кр.	10250
3 Альбер Гюйо (F), "Деляж"	—8 кр.	5425
4 Жюль Го (F), "Пежо"	—9 кр.	3500
5 Барни Олдфилд (USA), "Штуц"	—12 кр.	3000
6 Жозеф Кристианс (B), "Эксельсиор"	—14 кр.	2200
7 Харри Грант (USA), "Санбим"	—18 кр.	1800
8 Брюс Кин (USA), "Максуэлл"	—26 кр.	1600
9 Билли Карлсон (USA), "Максуэлл"	—28 кр.	1500
10 Эдди Рикенбейкер (USA), "Дюзенберг"	—31 кр.	1400

На ралли в России еще не успели перенять красивую традицию чемпионата мира, следуя которой первым на финишном подиуме появляется не экипаж-победитель, а бригада его механиков. Труд их часто остается за кадром и редко обсуждается на страницах печатных изданий. Наверняка, услышав фамилию Потехин, большинство любителей автоспорта подумают об известном кольцевике, и лишь немногие зададутся вопросом, а может быть речь идет о младшем брате многократного чемпиона СССР Константине Потехине, чьи заслуги таятся за кулисами побед Николая и Игоря Больших.

— В беседах журналисты, как правило, стремятся вынести на читательский суд какой-нибудь внутренний конфликт своего визави. Ты не против?

— Нет ничего проще. Конфликтов в нашей раллийной жизни хоть отбавляй. Тут даже придумывать, так сказать для поддержания интереса, ничего не надо. Только, мне кажется, обсуждать повседневные передражки, пресловутое финансовое недопомогание, кулуарные интриги сегодня — не тот случай. Да и порядком наскучило. По большому счету, самый главный конфликт кроется в наших нереализованных возможностях. Не подумайте только, что собираюсь, по старой привычке, сетовать на отсутствие у российских гонщиков достойной техники. На этот раз я о другой, глобальной проблеме, которую сам для себя называю «невостребованным письмом». С рождения в нас заложено много разных талантов, и, само собой разумеется, большинство из них так и остаются нераскрытыми, но очень часто, попадая на благодатную почву, посеянные зерна дают ростки — жизнь выявляет какие-то скрытые способности. Тогда всерьез начинаешь задумываться, а не начать ли все сначала...

— Я гляжу, тебе не дает покоя невостребованный талант философа. Поэтому, действительно, давай начнем сначала: Потехин-картингист, Потехин-художник, Потехин-механик, Потехин-дизайнер, а потом, если останется место на полосе, Потехин-философ.

— Откровенно говоря, толкового картингиста из



Собеседник

«НЕВОСТРЕБОВАННЫЕ ПИСЬМА» КОНСТАНТИНА ПОТЕХИНА

меня не вышло. Если чем и могу похвастать на той стезе, так только тем, что однажды выиграл «показушную» гонку на призы журнала «За рулем» у Николая Больших. И тем не менее секция в Доме пионеров, куда привел меня старший брат, задала генеральное направление в жизни — заниматься железками. А так, я как был у Сашки механиком в юности, так им и остался по сей день.

— Иными словами, таскал бы тебя брат, скажем, в литературный кружок или школу юного журналиста, Потехин-младший слыл бы сегодня известным писателем!

— Может быть, чем черт не шутит... Во всяком случае, если уж с годами во мне

пробудится писательский талант, то книгу «Мои университеты» так или иначе придется начать с картинговых походов. То было прекрасное время: двойки в дневнике, возня вокруг «тележки» и, конечно, любовь.

— Интересно, как удавалось сочетать картинг и дела амурные! Редкая девушка закрывает глаза на чернозем под ногтями у своего уха-жера.

— Не знаю, по мне одно другому не мешало. Больше того, именно любовь-то и помогла заняться автоспортом серьезно. Я только вернулся из армии, где по велению командования, а скорее из-за естественного стремления каждого срочного служащего устроиться на непильную ра-

боту, во мне обнаружился талант художника. Руки и вправду были чистые, а одежда еще не успела пропахнуть бензином. В общем, я стал встречаться с девушкой, дочкой Александра Александровича Мухарского — испытателя двигателей на ЗИЛе, который время от времени консультировал братьев Больших. И получилось так, что сперва-то я приходил к девушке, а потом все больше к ее папе. Он и представил меня знаменитому экипажу... Помню первое свое задание — написать фамилии на крыльях боевого автомобиля — я выполнил блестяще.

— Ну братья, конечно, сразу разглядели в тебе талант.

— Отнюдь. В команду я попал не скоро. «Нам нужны механики, а не художники», — вынес приговор Коля. И отставному карикатуристу при всей его тяге к автоспорту пришлось заниматься испытанием дизелей.

— Если мне не изменяет память, именно тогда тебя наградили прозвищем «Фитя» [уменьшительно-ласкательное звучание фамилии знаменитого чемпиона мира в формуле 1 Эмерсона Фиттипальди)! Так, по-моему, явил Александр Семенович Моисеевич, тогдашний руководитель группы дорожных испытаний, а ныне заведующий подобным отделом в журнале «За рулем».

— Да уж. На заводе меня сразу заметили. И каких только метафор и эпитетов не удостоивали. Звали «думающим механиком», кстати сейчас все больше зовут «задумчивым». Тот же Александр Семенович быстро раскусил, что «от картинга я унаследовал удивительное чувство металла». Короче, без ложной скромности скажу, что не взяты меня в команду братья просто не могли. Спортивный автомобиль, в котором каждый грамм должен быть на счету, готовили «по-зилевски» — тяжело. В прямом и переносном смысле. А у меня всегда находились оригинальные решения, как правильно усилить тот или иной узел подвески, как облегчить кузов, как оборудовать технику. Вспомнить приятно — она стала первой настоящей раллийной машиной сервиса, со всеми «примочками», что только можно было себе представить. В общем, я оказался механиком со своими принципами, для которого лиш-

ний раз подумать — не достижение, и это при огромном желании работать именно в спорте.

— Не мудрено, ведь было за что стараться. Один из лучших экипажей в Союзе. Выезды за границу... Ты понимаешь, к чему я клоню разговор!

— Знаешь, по молодости счастье виделось не в долларовых суточных, а в фирменном комбинезоне, инструменте «Снапон», завале интересной работы. Что подлаешь, ну помешанный был на всю голову. Я попал в ту среду, где письмо, написанное на роду, наконец востребовалось. Шутка ли, такие грандмастера, как Энно Пирсалу, Тойво Рюкха — лучшие механики сборной страны, увидели во мне не просто рукастого парня.

— А что, быть «просто рукастым парнем» мало!

— Ничтожно! И дело даже не в работе на время, которой всегда поражаются автолюбители, вынужденные обхаживать часами слесарей на станциях обслуживания, в конце концов механики занимаются не только шустрыми заменами износившихся деталей — это видимая часть айсберга. Их главная задача сделать так, чтобы все агрегаты автомобиля идеально работали вместе. А это уже называется не работой, но творчеством.

— И все же не откажи читателям в удовольствии похвалиться рекордным временем замены коробки передач, редуктора заднего моста...

— Когда-то в «добрые» застойные времена для механиков проводили тренировочные сборы. Съезжались лучшие бригады сервиса, обслуживавшие Больших, Блин-

пуу, Соотса, Тумалевичюса, Брундзу, Оху, тольяттинские команды... Делились на экипажи по три человека и соревновались в раллийном многоборье, где было и разворачивание сервиса, и нахождение по легенде места обслуживания, просто ралли и, конечно, замена различных агрегатов на время. Однажды я попал в экипаж с Алексеем Кашинцевым и Энно Пирсалу. Наша тройка перекрыла все нормативы: колеса меняли за две с половиной минуты, коробку — за девять, задний мост в сборе — за восемнадцать. Ну а потом как-то уже на серьезных гонках был такой уникальный случай, когда зилловская бригада перекинула на машине Больших редуктор заднего моста за одиннадцать минут.

— Застойные времена прошли, для механиков сборы не устраивают, а вот раллисты тем временем положили глаз на зарубежную технику. Братья Больших, как известно, давно выступают на БМВ-М3, обслуживать которых надо было учиться за рубежом. Что принесли команде эти уроки!

— Вообще говоря, хороший механик должен уметь работать с любым автомобилем. Если уж быть точным, перед БМВ у братьев появилась серийная «Лянча» группы N. С ней приходилось очень тяжело. Пустяковая вроде работа — заменить ремень газораспределения — занимала чуть ли не полтора часа. Помнится, я озлобился настолько, что изобрел для этой операции специальный ключ с шестеренкой. Но если бы проблемы упирались только в «хитрый» инструмент. Переделывать что-либо, усиливать или облегчать нельзя — техтребования за-

прещают, а с другой стороны, по спортивным меркам надежности многим узлам не то что на ралли, на турпоездку не хватает. Во всяком случае я не помню у нас ни одного финиша. Короче, с автомобилями группы N решили расстаться раз и навсегда. Другое дело БМВ — простая, но настоящая спортивная машина, подготовки английской фирмы «Продрайв». По мотору нет проблем, по трансмиссии тоже. В конце концов, команда начала везти результат.

— Однако очень скоро появление иностранной техники тебя отчасти разочаровало. Не твои ли это слова — «БМВ требует работы рук, а не головы». В списке заданий для механиков все чаще стали появляться позиции типа «сделать в салоне ящик для перчаток». Конечно, ко всякому делу можно подойти творчески. Но стоило ли для этого ездить в Англию, постигать «продрайвовскую науку»!

— Стоило! Но постигали мы, скорее, не науку, а культуру. Нет, «русскими валенками» мы вроде не выглядели, но, что уж греха таить, откровенно, я бы даже сказал по-детски, восторгался обычными в общем-то вещами. И в первую очередь чистотой. Ну не мог я, работая на ЗИЛе, представить, что инженер, не задумываясь, может себе позволить в костюме и белой рубашке заползти под машину. Не выдывал раньше, чтобы коробки передач раскладывали на белых листах бумаги. Помнится, после экскурсии долго терялся в догадках, пытаюсь понять назначение огромной лупы на одном из ремонтных участков. Оказалось, для выявления на деталях микротрещин.

— Неужели наши российские мастера ничем не поразили заморских грандов! Ну порадуй нас очередной сказкой про Левшу.

— Какие там сказки, если мы были вынуждены признать, что никогда не занимались такими элементарными вопросами, как, например, развесовка. По крайней мере, специальный стенд, определяющий, сколько веса автомобиля приходится на каждое колесо, оказался для нас полным откровением. Выходит, мы толком никогда не задумывались, как машина взаимодействует с дорогой.

— И в таких-то благодатных условиях не востребовалось ни одно «письмо» Константина Потехина!

— Трудно сказать, мне кажется, английская эпопея лишь окончательно убедила в необходимости всерьез заняться сначала инжинирингом, а потом и дизайном. Ведь не с бухты-барухты у нас в спортивном боксе родилась полуторка. Между прочим, грузовичок, сконструированный на базе стандартных зилловских агрегатов, наделал немало шума на заводской выставке. Я даже ездил с делегацией на автосалон в Германию. Набираться уму-разуму.

— Тут-то ты и задумался, а не...

— Нееее... Еще не успел. — Поговорим теперь, как обещали, о философии. Так какова же она, «философия механика»!

— Самая простая. Он должен четко знать, чего хочет добиться. Все остальное, как говорится, от лукавого.

— Однажды мне довелось беседовать с бывшим старшим тренером сборной по ралли Анатолием Брумом. Я поинтересовался, как ему удается разглядеть одаренных гонщиков. «Если видишь, говорит, что не машина едет по дороге, а дорога под машиной — значит за рулем сидит серьезный парень». А как приметить хорошего механика!

— Боюсь, хорошего-то как раз не увидишь. Он все время за работой.

— Поэтому даже на фотографиях ты снят все больше со спины. Признайся, что будешь делать, если выделят место на Доске почета!

— Они, похоже, вышли из моды. Что на ЗИЛе, что на «Продрайве».

Беседовал С. НИКОЛЬСКИЙ
Рис. К. ПОТЕХИНА



ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ «МИНИ»



Какой бы замечательной ни была машина, рано или поздно ее приходится заменять новой моделью. Вот и английская «Остин-Рöver» в 1980 году вместо одного из самых популярных автомобилей в мире «Мини» выпустила на рынок новый вариант. Однако покупатели восприняли его довольно прохладно — в отличие от своего предшественника, обладавшего ярчайшей индивидуальностью, «Мини-Метро» выглядел — и снаружи, и изнутри — набором стандартных решений. Вот тогда-то специалисты рекламного отдела компании и предложили «тряхнуть стариной». В середине 60-х годов на раллийных трассах блистали малютки «Мини-Купер С», чьи победы во многом определили судьбу их «цивильных» братьев. Почему бы не повторить это «Мини-младшему»?

Но времена меняются. Появившийся в 1980 году спортивный вариант «Мини-Метро» внешне практически не отличался от своего серийного брата. Он, правда, получился необычайно легким — лишь 500 кг. Но полуторалитровый мотор был явно слабоват — всего 200 л. с. В начале 80-х годов с такими данными нечего было и рассчитывать на победу в чемпионате мира. Для этой цели необходим был специальный автомобиль группы В, желательно с приводом на все колеса. Так провалилась первая попытка нового «Мини» повторить достижения своего знаменитого предшественника.

Однако «Остин-Рöver» не отступился — уже в следующем году началась разработка такого «монстра». О серьезности намерений говорит хотя бы тот факт, что проект был сделан конструктором «Вильямса» Патриком Хедом. Однако по разным причинам работа затянулась. Много мороки было с мотором. Поначалу установили 6-цилиндровый V-образный двигатель (у «алюминиевой» роверовской восьмерки «ампутировали» два цилиндра). Но он не оправдал надежд. Попробовали «Хонду» формулы 2, но и этот эксперимент не удался.

И тогда решили начать все сначала, сконструировав собственный мотор. Дэвид Вуд, которому руководитель проекта Джон Девенпорт поручил создание двигателя, выбрал нетривиальное решение. Он считал, что турбонаддув снижает надежность мотора и неблагоприятно влияет на характеристики его работы. Поэтому и выбрал безнаддувный агрегат большого (почти три литра) рабочего объема. Казалось бы, такой двигатель должен быть значительно тяжелее. Однако Вуд это блестяще опроверг, создав V-образную шестерку с углом развала 90°, четырьмя клапанами на цилиндр и электронным впрыском топлива. Мотор массой 120 кг разогнался до 9000 оборотов в минуту, максимальный крутящий момент — 400 Н·м при 6500 об/мин, мощность — 410 л. с. А один из лучших тогда турбонаддувных двигателей «Пежо» развивал

350 л. с. и весил на три килограмма больше.

Пришлось повозиться и с кузовом. Двадцатью годами раньше не нужно было ломать голову над этой проблемой. Серийный кузов «Мини», жесткий и прочный, как нельзя лучше подходил для раллийного автомобиля тех лет. Но в 80-е годы этого было уже недостаточно. Поэтому наследник «Мини» получил трубчатую раму, а от серийного «платя» машины остались одни воспоминания. Кузов, выполненный из углепластикового композита, был лишь стилизован под серийный «Эм Джи-Мини-Метро». К тому же безобразно распухшие крылья и невообразимые спойлеры сильно изменили внешность машины, превратив аккуратный автомобильчик в настоящее маленькое чудовище. Но, говоря по справедливости, Девенпорту и его команде удалось создать вполне конкурентоспособный прототип, единственным недостатком которого была большая — в целую тонну — масса.

Испытания, которые проводил бельгиец Марк Дюез, закончились успешно, и в ноябре 1985 года «Эм Джи Мини-Метро-6R4» шумно дебютировал в ралли Английского Королевского автоклуба. Никогда до этого не блиставший англичанин Тони Понд занял третье место.

От следующего сезона ждали многого. И в общем команда «Остин-Рöver» выступала довольно удачно для дебютанта, заняв пятое место в зачете марок и лишь

четыре очка уступив «Ауди». Однако побед не было. Больше того, пилотам «Эм Джи» ни разу не удалось даже подняться на пьедестал. А лучшим достижением стало четвертое место в ралли «Сан-Ремо».

Трудно сказать, что было главной причиной отсутствия успехов — недостатки машины или невысокий уровень водителей. Возможно, в следующем, 1987 году «Метро» сумел бы дать бой фаворитам. В конце концов и громкие победы «Мини-Купера» начались только на третий год участия в раллийном чемпионате. Однако судьба распорядилась по-своему.

В конце 1986 года ФИСА запретила участие прототипов группы В в чемпионате мира. «Эм Джи», подобно «Пежо-205T16», «Рено-Макси турбо», «Форд-RS 200», был поставлен вне закона. Еще раз начинать все сначала «Остин-Рöver» уже не захотела и распростилась с надеждой на возрождение раллийной славы «Мини-Купера». А «Мини-Метро-6R4» с большой мировой сцены перекочевал на малую, европейскую. Вот уже шесть лет он вместе со своими «товарищами по несчастью» участвует в чемпионате по ралли-кроссу. И хотя «Эм Джи» выступает там весьма успешно, английским любителям ралли это не приносит должного удовлетворения — совсем не такой карьеры ждали от потомка знаменитого «Мини».

М. МЕДВЕДЕВ
Рис. С. СИСИНА

F1
FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

ФОРМУЛА 1



**ХОЛОДНЫЙ ДОМ,
КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ РОН**

Когда-то мастерская Брюса Мак-Ларена площадью всего-то в 250 м² располагалась в небольшом гараже в Фелтеме. На ее дверях висел листок бумаги со словами: «Не стучите. Мы не можем терять время». Прошло почти три десятка лет, «Мак-Ларен» переехал в Уокинг и из небольшой мастерской превратился в солидное предприятие с годовым оборотом в несколько десятков миллионов долларов. На его дверях теперь нет нужды развешивать предупредительные надписи — у посторонних нет никаких шансов туда пробраться, их остановят еще у ворот. Вход на территорию лиц без специальных пропусков запрещен.

Очевидно, именно из-за этих строгостей среди журналистов ходит немало толков о тайнах «Мак-Ларена». Многочисленные победы команды в 80-е годы объясняют какими-то сверхсекретными технологиями, разработанными инженерами-перебежчиками из аэрокосмических фирм в тиши «маклареновских» конструкторских бюро. Подогревают эти догадки слухи о необыкновенной любви Денниса к чистоте и болезненной подозрительности. Не удивительно поэтому, что, получив приглашение посетить это таинственное и почти недоступное место, мы волновались не меньше обозревателя «Красной звезды», приглашенного в центр ядерных исследований в Лос-Аламосе.

Завод «Лотос» расположился в старинном замке, команда Кена Тиррела построила эдакий современный «охотничий домик» в лесной чаще. «Мак-Ларен» же, во всяком случае из окна автобуса, показался начисто лишены какой бы то ни было романтики. Только легкая ограда и внушительная десятками разномастных автомобилей, отделяла нас от двух приземистых зданий из темного стекла. Уокинг — небольшой город в двадцати километрах к юго-западу от Лондона, почти сплошь застроен современными стеклобетонными коробками — красивыми и не очень, — так что два черно-красных прямоугольника ничем не выделялись.

Наш автобус миновал ворота, охраняемые людьми в черно-белой униформе. При этом «вневедомственная ох-

рана» совсем не проявляла к нам повышенного любопытства. Пропуска на ветровом стекле и пары слов «старшего машины» оказались вполне достаточно. «А ведь среди двух десятков журналистов вполне мог бы проскочить шпион из «Вильямса» или «Феррари»! — невольно подумалось мне. — Где же пресловутая секретность? Может быть дальше?»

В дверях в меру приветливая девушка строго предупредила всех о том, что фото-, кино- и видеосъемка на территории завода запрещена. Всю аппаратуру нам придется оставить в музее. С вежливой улыбкой она прикрепила к нашей одежде бирки с фамилиями. Как мы вскоре заметили, на рубашках и пиджаках всех, кто здесь работал, были написаны их имена и фамилии. Наверное, для того, чтобы не перепутать: в одинаковой красно-белой «малборовакской» форме (только занимавшиеся непосредственно нами чины из рекламного отдела томились в костюмах-галстуках) и рабочие, и инженеры, и официантки просторной светлой столовой были похожи друг на друга, как красно-белые автомобили фирмы, — лишь наметанный глаз заметит различия.

Первое помещение, которое не минует ни один посетитель завода, — «музей боевой славы». Тесно прижавшись один к другому, стоят здесь «макларены»-победители. Но что любопытно, нет ни одной машины «доденнисовского» периода. Ни одного «оранжевого слона», как когда-то называли

триумфаторов Кан-Ам, ни одного автомобиля Фиттипальди или Ханта — только «формулы», принесшие славу фирме Рона Денниса — «Мак-Ларен Интернешнл», образованной в 1980 году.

И еще один маленький штрих. Кроме этих машин и стеклянных витрин с наградами, завоеванными гонщиками команды, на всем заводе нет больше и намека на то, чем занимается фирма. Как нам вскоре предстояло убедиться, в этом — весь Деннис. Минимум сантиментов, максимум целесообразности.

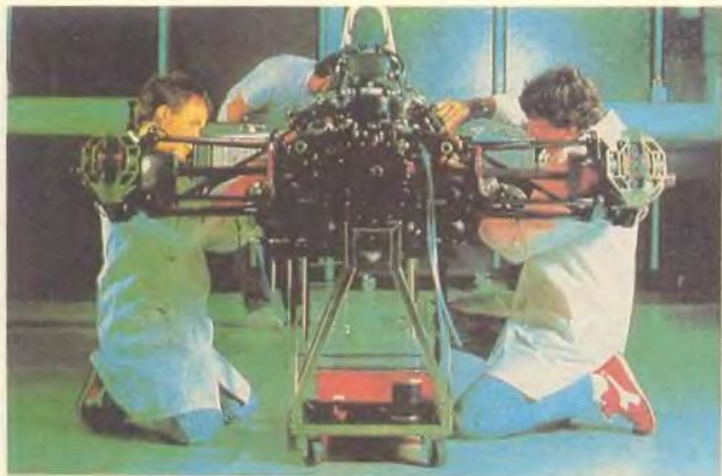
Итак, вдоволь налюбовавшись на бесчисленные Гран-при, «напозировавшись» с автомобилями Лауды, Проста и Сенны, мы, наконец, попали туда, куда не положено про-

никать обычному смертному. Нечто среднее между секретным объектом Пентагона и сказочной пещерой Али-Бабы! И мы приготовились «смотреть обоими глазами и слушать обоими ушами».

Первое, что отметил взгляд, как светло и просторно! Пять лет назад при строительстве новых корпусов явно не экономили на квадратных футах — в цехах, в отличие от «Тиррела», например, где пришлось побывать до этого, или «Лотоса», кажется, вполне хватит.

Собственный автоклав — предмет гордости любой «конюшни» Ф1. У «Мак-Ларена» их целых два.





Фотографировать снаружи можно сколько угодно.



Участок окончательной сборки.

места, чтобы собирать небольшие самолеты. Впрочем, и цехами-то их называть неловко. Мы привыкли связывать с этим словом грязь, шум, пыль, разбросанную кругом стружку и пролитое, сочащееся буквально из всех щелей масло. Цеха «Мак-Ларена» действительно поражают чистотой — пол сверкает, на стенах ни единого пятнышка, рабочие — в белых рубашках. Не только участок металлообработки, даже автоклав — огромная печка, где «выпекаются» уг-

Начальная стадия сборки монокока — углепластиковый «сэндвич» укладывают в специально подготовленную форму.

А вот внутри может снимать только официальный фотограф команды. И только то, что разрешит руководство.

лепластиковые детали автомобиля, — выглядит так, будто его еще ни разу не использовали по назначению.

Впрочем, стерильная чистота на рабочем месте — диковина только для нас. Для западных предприятий, имеющих дело с электроникой, это обычное дело. И все же, основываясь опять же на личных впечатлениях, скажу, что в «конторе Денниса» на порядок чище, чем у того же «дядюшки Кена». Правда, тайной это никак не назовешь. Любой заведомой формулы 1 расскажет вам с полдюжины анекдотов о необыкновенной любви Рона к чистоте. Но ведь не она же в самом деле лежит в основе успехов знаменитой команды! Иначе «Эрроуз» или «Минарди», с шампунем

отдраив каждую железку и каким-нибудь вакуумным пылесосом пройдясь по цехам, давно уже обставили бы «Мак-Ларен». Но тогда в чем же секрет?

Мучимые этой мыслью, мы продолжали обследовать завод. Но вот что странно — чем дальше, тем больше поиски «главной военной тайны» Денниса стали казаться нам безнадежнее. Здесь все было так, как и должно было быть. Нам подробно объясняли ход производственного процесса. Рабочие (или инженеры — как их называть?) с серьезными и благожелательными лицами позволяли заглядывать практически всюду. Какому-нибудь Штирлицу с фотоаппаратом-пуговицей здесь было бы где разгуляться. Да вот беда — что снимать-то?

Что на заводе сочетаются, с одной стороны, компьютерное проектирование, космические материалы, обрабатывающие центры с программным управлением, а с дру-

гой — ручное изготовление, сборка и наладка? Но это общепринятая практика. Что на одно только шасси уходит не меньше недели кропотливого труда более чем сотни рабочих? Но ведь это у всех так. Единственное отличие — оборудование используется только в одну смену, а сверхурочные категорически запрещены. Но этого Деннис и не скрывал никогда. Он вовсе не стремится, чтобы его подчиненные «горели на работе», считая, что каждый должен отдавать фирме ровно столько времени, сколько предписывает законодательство.

Все как у людей — так, пожалуй, можно в двух словах описать место, где делают «мак-ларены». Правда, с одной небольшой оговоркой — по крайней мере не хуже, чем у людей. Как правило, все, что мы увидели здесь, было чуть больше, чуть современнее, чуть дороже, чем, скажем, в Окэме у «Тиррела». Металлообрабатывающие станки — самых последних моделей, участок доводки моторов — гораздо просторнее и лучше оборудован и даже автоклав не один, а два, что, видимо, связано как раз с нежеланием работать в две смены. Но это прямо-таки бросающееся в глаза богатство — причина или следствие? Вопрос спорный. Ведь у «Феррари», например, завод (специально сооруженный в Англии!) был не менее современным и отлично оборудованным. А побеждал-то «Мак-



Продолжение на стр. 38



АНДРЕТТИ, СЫН АНДРЕТТИ

Спасет ли назаретянин «Мак-Ларен»?

Казалось, фортуна отвернулась от Рона Денниса — хозяина могучей команды «Мак-Ларен». Один удар судьбы следовал за другим. Объявила об уходе из формулы 1 японская «Хонда» — многолетний партнер знаменитой британской «конюшни», на чьих моторах было добыто немало «золота» больших призов. Оскорбительными для чести «Мак-Ларена» выглядели навязчивые приставания лидера команды — Сэнны к боссам «Вильямса». Темпераментный бразилец заявлял, что готов ездить за «конюшню» главных конкурентов Денниса даже бесплатно. Как будто не на «Мак-Ларене» выиграл Айртон все свои чемпионские титулы. Кто поддержит в тяжелую минуту, кто скажет: «Я верю в тебя, в твою команду, Рон»? Майкл Андретти стал та-

ким человеком. 10 сентября 1992 года в Нью-Йорке он вручил Деннису свой шлем пилота «Индикар», вверив тем самым в его руки собственную спортивную судьбу. — Я хочу выступать в формуле 1 только за «Мак-Ларен», который всегда будет лучшей командой ми-

ра, — взволнованно говорил тогда Андретти — пилот-звезда из города Назарета, но не библейского, а того, что в Пенсильвании.

Клану Андретти не привыкать пересекать океан. В свое время они покинули родную Италию в надежде на лучшую долю и осели в Америке.

А четверть века тому назад самый знаменитый из семьи итальянских эмигрантов — Марио переправился в Старый Свет в поисках золотого Эльдорадо в стране под названием «формула 1». Судьба была к нему благосклонна — Андретти-старший добился своего. В 1978 году честолюбивого американца короновали как нового мирового чемпиона.

Теперь настал черед его сына Майкла пристать к берегам Европы. Контракт Андретти-младшего с «Мак-Лареном», по мнению американского журнала «Аутоуик», заключен до конца 1995 года в размере пяти миллионов долларов за сезон. Различ-



Впервые за руль «Мак-Ларена» Майкл уселся еще летом 1991 года в Эсториале.

ные вознаграждения могут удвоить эту сумму.

«История любви» Майкла с «Мак-Лареном» началась летом 1991 года, когда Деннис пригласил американца на тренировки в Эшторил и Маньи-Кур. Правда, Рон никаких авансов Андретти не давал: «Тогда у меня не было места в команде».

Два этих человека встретились вновь после Гран-при Канады в июле прошлого года, когда по закоулкам гоночных боксов, как обычно, поползли слухи о возможных переходах пилотов.

Что касается Майкла, то они начали обретать реаль-

Рон.— Уверен, Майкл составит им компанию.

Вряд ли кто-нибудь сомневается в мастерстве Андретти-младшего. Другое дело, как войдет он в непривычный для пилота «Индикар» мир формулы 1, свыкнется ли с иной атмосферой взаимоотношений среди гонщиков.

Рассказывают, когда стало известно о контракте Андретти, на трассе в Мид-Огайо Майклу буквально не давали прохода журналисты.

Беседой с одним из них Андретти был настолько увлечен, что, заходя в лифт, не заметил там Эмерсона Фиттипальди, прижав спиной того к стене. Выходя из лифта, легендарный Эмо, который не один сезон провел и в Европе, и в Америке, заметил смеясь: «Видите, Майкл уже впитал в себя

ко много рассказывал сыну о гонках, но и таскал его за собой по всему миру. А там, на соревнованиях, юный Майкл облачался в точно такой же, что и у отца, только чуть меньшего размера комбинезон и с удовольствием ловил умиленные взгляды окружающих. Словом, ему на роду было написано стать автогонщиком, как отец Марио, как брат Джефф, как кузен Джон.

В первые семь лет увлечения картингом Майкл выиграл 50 гонок из 75. Потом его ждали состязания формулы «Форд» и «Фольксваген». Наконец, как логичное продолжение — дебют в 1983 году в формуле «Инди».

Три года спустя, выступая за «Крако рэйсинг», он выиграл свою первую гонку — по улицам калифорнийского ку-

зывал Андретти-младший. В сезоне 1990 года он выиграл пять гонок, но все-таки уступил чемпионский титул другу детства Алу Анзеру-младшему, с которым мальчишками в боксах вместе путались в ногах у своих знаменитых отцов.

С реваншем Майкл тянуть не стал. Дотошливые статистики подсчитали, что из общей дистанции всех заездов чемпионата следующего года 45,7 процента он лидировал. В три раза больше, чем главный конкурент Ал Анзер-младший. На счету Майкла было тогда семь рекордов в квалификации и шесть — в гонках. Он набрал наибольшее за всю историю CART количество очков за сезон — 234, превзойдя предыдущее достижение на 24 очка.

А самый памятный пока

Майкл за рулем «Лолы» формулы CART в победном для себя 1991 году.



ные черты, когда стало известно, что Бергер освобождает место в «Мак-Ларене» и уходит в «Феррари». В начале сентября после 12 часов переговоров контракт был подписан.

По словам Денниса, в Андретти-гонщике его в первую очередь привлекают личная дисциплина, стремление к победе и агрессивность на трассе.

— Быть может, сегодня есть не больше пяти пилотов, которые обладают этими достоинствами,— говорит

нравы и обычаи формулы 1».

Шутки шутками, но партнером по команде у Андретти будет трехкратный чемпион мира Сенна, к достоинствам которого не относится ангельский характер. И от того, как сложатся их взаимоотношения, во многом будет зависеть судьба Майкла в формуле 1 и, в конечном счете, то, сумеет ли он повторить достижения своего отца, выигравшего 12 Гран-при.

Марио Андретти не толь-

порта Лонг-Бич. И в том же сезоне — победа на треках Милуоки и Финикса. Как будто Андретти хотел доказать, что ему по силам быть первым на любых трассах.

Майкл боготворил отца, во всем старался походить на него и потому воспринял в 1989 году приглашение выступать вместе в «Ньюман-Хасс рэйсинг» как истинное счастье.

— Я всегда был рядом с отцом, но работа с ним в одной команде нас сблизила еще больше,— расска-

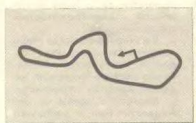
для Андретти-младшего день — победа в Лагуна-Секе, где его чествовали как чемпиона. Рядом с ним на подиуме двумя ступеньками ниже стоял не менее счастливый Марио Андретти.

«Идущий за мной сильнее меня» — сказано в библии. Уверен, Майкл сделает все возможное, чтобы эти слова мог с полным правом произнести его отец. Для этого 30-летнему американцу осталось выиграть чемпионат мира.

F1'93

трассы чемпионата мира

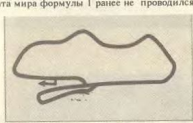
1 ЮАР 14.3
Кэпсбург, 1 круг — 4261 м.
Победитель-92 — Миссела (Williams) — 1:36.45,32 (190,248 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Миссела (Williams) — 1:17.578 (197,731 км/ч); лучший круг в квалификации — 1992 Миссела (Williams) — 1:15.486 (203,211 км/ч)



2 БРАЗИЛИЯ 28.3
"Интерлагос", Сан-Паулу, 1 круг — 4325 м.
Победитель-92 — Миссела (Williams) — 1:36.51.856 (190,209 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Патресе (Williams) — 1:19.49 (195,874 км/ч); в квалификации — 1992 Миссела (Williams) — 1:15.703 (205,672 км/ч)

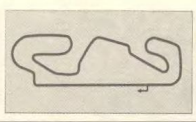


3 ЕВРОПА 11.4
Донингтон Парк, Англия, 1 круг — 4023 м.

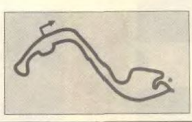


этап чемпионата мира формулы 1 ранее не проводился

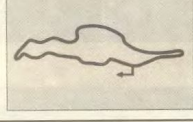
5 ИСПАНИЯ 9.5
"Катауны-Монтмело", Барселона, 1 круг — 4747 м.
Победитель-92 — Миссела (Williams) — 1:56.10,674 (159,353 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1991 Патресе (Williams) — 1:22.837 (206,299 км/ч); в квалификации — 1991 Бергер (McLaren) — 1:18.751 (217,003 км/ч)



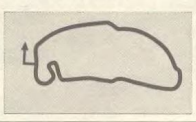
6 МОНАКО 23.5
Монте-Карло, 1 круг — 3328 м.
Победитель-92 — Сенна (McLaren) — 1:50.59,372 (140,329 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Миссела (Williams) — 1:21.598 (146,827 км/ч); в квалификации — 1992 Миссела (Williams) — 1:19.459 (150,779 км/ч)



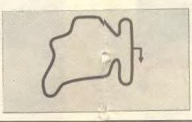
7 КАНАДА 13.6
Монреаль, 1 круг — 4430 м.
Победитель-92 — Бергер (McLaren) — 1:27.08,299 (188,805 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Бергер (McLaren) — 1:22.325 (193,72 км/ч); в квалификации — 1992 Сенна (McLaren) — 1:19.775 (199,912 км/ч)



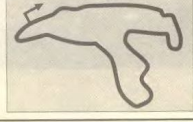
9 ГЕРМАНИЯ 25.7
Хоккенхайм, 1 круг — 6815 м.
Победитель-92 — Миссела (Williams) — 1:18.22,032 (234,798 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Патресе (Williams) — 1:41.501 (241,498 км/ч); в квалификации — 1992 Миссела (Williams) — 1:37.96 (250,449 км/ч)



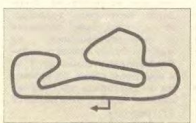
10 ВЕНГРИЯ 15.8
"Хунгароринг", Будапешт, 1 круг — 3968 м.
Победитель-92 — Сенна (McLaren) — 1:46.19,216 (172,424 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Миссела (Williams) — 1:18.308 (182,418 км/ч); в квалификации — 1992 Патресе (Williams) — 1:15.476 (189,263 км/ч)



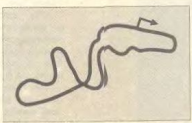
11 БЕЛЬГИЯ 29.8
Спа-Франкоршам, 1 круг — 6940 м.
Победитель-92 — Шумахер (Benetton) — 1:36.10,721 (191,429 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Шумахер (Benetton) — 1:53.791 (220,636 км/ч); в квалификации — 1991 Сенна (McLaren) — 1:47.811 (231,739 км/ч)



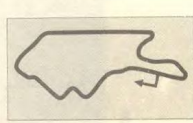
13 ПОРТУГАЛИЯ 26.9
Эшторил, 1 круг — 4350 м.
Победитель-92 — Миссела (Williams) — 1:34.46,659 (195,521 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Сенна (McLaren) — 1:16.272 (205,318 км/ч); в квалификации — 1991 Патресе (Williams) — 1:13.001 (244,518 км/ч)



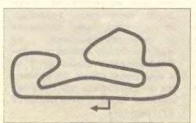
14 ЯПОНИЯ 24.10
Сузука, 1 круг — 5859 м.
Победитель — Патресе (Williams) — 1:33.09,553 (200,168 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Миссела (Williams) — 1:40.646 (209,749 км/ч); в квалификации — 1992 Бергер (McLaren) — 1:34.7 (222,919 км/ч)



15 АВСТРАЛИЯ 7.11
Аделаида, 1 круг — 3780 м.
Победитель-92 — Бергер (McLaren) — 1:46.54,786 (171,829 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1992 Шумахер (Benetton) — 1:16.078 (178,869 км/ч); в квалификации — 1992 Миссела (Williams) — 1:13.732 (184,56 км/ч)



12 ИТАЛИЯ 12.9
Монца, 1 круг — 5900 м.
Победитель-92 — Сенна (McLaren) — 1:18.15,349 (235,689 км/ч)
Лучший круг в гонке — 1991 Сенна (McLaren) — 1:26.061 (242,619 км/ч); в квалификации — 1991 Сенна (McLaren) — 1:21.114 (257,415 км/ч)



КОНКУРС

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?

Настоящих фанов формулы 1, как выяснилось, не в силах оторвать от любимого дела ни экономические кризисы, ни политические катаклизмы. Вновь, как и год назад, редакторский стол завален письмами — закончился очередной конкурс знатоков формулы 1.

По сравнению с первым состязанием претендентов было меньше, что связано в первую очередь с трудностями подписки. Не все, кто хотел бы принять участие в конкурсе, смогли приобрести номер АМС с вопросами. И тем не менее два главных обстоятельства порадовали нас чрезвычайно. Во-первых, география. От Калининграда до Хабаровска и от Архангельска до Небит-Дага проживают любители лучших в мире гонок! И несмотря на все усилия тех, кто стремится нас разредить, интерес к формуле плотил жителей России, Эстонии, Туркмени, Беларуси, Латвии, Армении, Украины, Азербайджана, Казахстана и Молдовы. А во-вторых, ощутил вырос уровень ваших знаний. Если год назад среди ответов встречались совсем неудачные, то в нынешнем конкурсе все участники ответили по крайней мере на один вопрос.

В серьезности ваших намерений мы убедились уже после первого вопроса. Признаться, считали, что именно он самый трудный и очень немногим придется по плечу. Однако лояльная часть участников узнала изображенный на снимке автомобиль. Правда, сомнения все же возникали: «Машина выглядит грубовато и более мощно, чем «формулы» того времени». Кое-кто даже предположил, что это «Эстония» Мотополь Александра Потехина. Многие зрели в заблуждении окраска машины. Красно-бело-синие цвета толкнули их на мысль о ее французском происхождении. Но знатоки не сомневались — V-образная восьмерка «Косворт», 14-й номер, шины «Гудьер» и спонсор «Юнирарт» — все это вместе взятое указывало на английский «Энсайн-N180» (MN12). На этой машине, спроектированной к сезону 1980 года, попал в тяжелейшую аварию Клей Регацони.

Второй вопрос был попроще — более четверти читателей назвали четырех чемпионов мира в формуле 1, которым удавалось выигрывать Инди-500. Это Джим Кларк, Грэм Хилл, Марио Андретти и Эмерсон Фиттипальди. Жаль только, что если Эмо забыли включить в этот список всего четверо, Андретти — каждый десятый, то Кларка — знаменитого «клетучего шотландца», одного из талантливейших пилотов в истории автогонок, — вспомнили только чуть больше трети. Впрочем, это не так уж удивительно — средний возраст участников конкурса 21 год, а Кларк одержал победу в Индианаполисе 28 лет назад.

Неожиданно трудным оказался третий вопрос. Только шестая часть конкурсантов сумела перечислить все семь трасс, на которых проводился Гран-при Франции: Реймс, Руан, Клермон-Ферран, Ле-Ман, Ле-Кастелле («Поль Рикар»), Дижон-Пронув и Маны-Юр.

Зато четвертый вопрос вызвал затруднение лишь у десятой части конкурсантов. Кто-то предположил, что это — десятилетия «Бенеттона», кто-то — дебют «Вильямса» в Ф1. Была и совсем уж любопытная версия — день рождения Ники Лауды. Но подавляющее большинство уверенно отве-

тило: люди, изображенные на снимке, отмечают 200-й старт Нельсона Пике в формуле 1. Причем самые внимательные не только разглядели Михаэля Шумахера, Жана Алези, Найджела Мэнселла, Флавио Бриаторе и, конечно, самого Пике, но и указали нам на нашу собственную ошибку. Дело в том, что 200-м Гран-при стала для Пике гонка в Италии, между тем из итоговой таблицы сезона-91, помещенной в АМС, следует, что это событие должно было произойти в Бельгии двумя неделями раньше. Так держать, знатоки!

Отвечая на **пятый вопрос**, почти треть наших читателей не только указали дату и место проведения последнего Гран-при Швейцарии — 29 августа 1982 года, французская трасса Дижон-Пренуа, но и объяснили причину. Жители Швейцарии, потрясенные страшной аварией, происшедшей в 1955 году в Ле-Мане, на референдуме высказались против проведения автогонок на территории своей страны. Этот вопрос явно разбудил фантазию наших читателей — причин, по которым гонка в Бремгартене в 1954 году была последним этапом чемпионата мира на территории Швейцарии, было названо не меньше десятка. Большинство считало, что в этой стране невозможно найти подходящую трассу, многие причиной называли протесты «зеленых» или запрет ФИСА.

Просто замечательно справились знатоки с **шестым вопросом**. Почти половина читателей узнала на снимке не только Мэнселла (в конце концов, фамилия гонщика написана на шлеме), но и конструктора «Феррари» Стива Николза. Правда, последнего часто путали с Барнардом, Постлтуэйтом, Скалаброни, Форгьери, Кастелли, Монтецемоло и даже самим Энцо Феррари. Зато Мэнселла назвал Жаном Алези один-единственный наш читатель.

Так же уверенно ответили вы и на **седьмой вопрос**. И хотя некоторые предположили, что чемпионами мира по мотоспорту могли быть Сенна, Хьюм и Фиттипальди, почти половина знатоков назвала фамилию Джона Сертиза, победителя первенства мира Ф1 1964 года и семикратного чемпиона планеты по кольцевым мотогонкам. Он — единственный, кому удалось стать обладателем обоих титулов.

Широкие, пересекающиеся под прямым углом улицы, по которым проходит гонка, современная архитектура, явно американский дизайн автомобилей «обслуги», рекламные щиты «Айсберг», как нам казалось, исключают все другие варианты, кроме американской трассы в Финиксе. Однако почти половина наших читателей, отвечая на **восьмой вопрос**, решила, что дело происходит в Аделаиде, Монте-Карло и даже Барселоне или Имоле. «Очевидно, снимок был сделан в 70-е годы, когда Монако еще не было так богато», — считают некоторые. А кое-кому даже удалось разглядеть «здание (рядом с небоскребом), около которого находится въезд в тоннель».

Многие знатоки с неодобрением восприняли включение в конкурс прогнозов. Но, по нашему глубокому убеждению, в любом соревновании должен присутствовать элемент случайности, иначе оно превратится в школьную контрольную работу. И в ответе на **девятый вопрос** даже победитель конкурса не сумел верно назвать гонщика, который выиграет Гран-при Австралии. Удалось же это только двоим — киевлянину Сергею Маслову и Е. Д. Соловьеву из латвийского города Цесиса.

Еще четверым оказался по плечу последний, **десятый вопрос**. Среди тех, кто угадал результат Мэнселла, 108 очков, самый старший участник нашего конкурса, 56-летний Альберт Бабин из Москвы.

В среднем же на каждый вопрос ответили больше трети участников, это на пять процентов больше, чем в прошлом году. Хотя некоторые знатоки — из тех, кто участвовал еще в прошлогоднем состязании, сетовали на то, что вопросы на этот раз чуть сложнее. По правде говоря, это вовсе не факт. Однако раз вы не ищите легких путей, обещаем, что в следующий раз мы постараемся предложить что-нибудь потруднее.

А. МЕЛЬНИК



1962

1 этап — Зандфоорт, 80 кругов/334,8 км; 2. Монте-Карло, 100/313,8; 3. Спа-Франкоршам, 32/450,56; 4. Руан, 54/353,268; 5. Антре, 75/362,1; 6. "Нюрбургринг", 15/341,58; 7. Монца, 86/494,5; 8. Уоткинс Глен, 100/370; 9. Ист Лондон, 82/321,85.

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; звездочка — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал в гонке, но не получил квалификационное место (прошел меньше двух третей дистанции); к — не прошел квалификацию; прочерк — не участвовал в соревнованиях;  — лучшее время прохождения круга в гонке.



		NL 20.05	MC 3.06	B 17.06	F 8.07	GB 21.07	D 5.08	I 16.09	USA 7.10	ZA 29.12	Очки
1	Грэм Хилл (GB), BRM-P57	2 1	2 6*	1 2	 9	5 4	 1	 1	3 2	2 1	42(52)
2	Джим Кларк (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	3 9	1 с	 1	1 с	 1	3 4	1 с	 1	 1	30
3	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-Т60-Клаймекс"	 с	3 1	2 с	3 4	4 3	5 5	4 3	6 3	8 2	27(32)
4	Джон Сертиз (GB), "Лола-Мк4-Клаймекс"	1 а	11 4	11 5	5 5	2 2	4 2	8 с	18 с	5 с	19
5	Дан Герни (USA), "Порше-804"	8 с	5 а	—	6 1	6 9	1 3	7 с	4 5	—	15
6	Фил Хилл (USA), "Феррари-Дино156"	9 3	9 2	4 3	—	12 с	12 с	15 11	—	—	14
7	Тони Маггс (ZA), "Купер-Т55-Клаймекс" "Купер-Т60-Клаймекс"	15 5	16 с	10 с	11 2	13 6	23 9	12 7	10 7	6 3	13
8	Ричи Гинтер (USA), BRM-P57	7 с	13 а	9 с	10 3	8 13	7 8	3 2	2 с	7 7	10
9	Джек Брэбхэм (AUS), "Лотос-24-Клаймекс" "Брэбхэм-ВТЗ-Клаймекс"	4 а	6 8*	15 6	4 с	9 5	24 с	—	5 4	3 4	9
10	Тревора Тейлора (GB), "Лотос-24-Клаймекс"	10 2	14 с	3 а	12 8	10 8	26 с	16 с	8 12	9 с	6
11	Джанкарло Багетти (I), "Феррари-Дино156"	12 4	—	14 с	—	—	13 10	18 5	—	—	5
12	Рикардо Родригес (MEX), "Феррари-Дино156"	11 а	—	7 4	—	—	10 6	11 с	—	—	4
	Лоренцо Бандини (I), "Феррари-Дино156"	—	10 3	—	—	—	18 а	17 8	—	—	4
14	Вилли Мэресс (B), "Феррари-Дино156"	—	4 7*	6 а	—	—	—	10 4	—	—	3
	Йоаким Боннье (S), "Порше-804"	13 7	15 5	—	9 10	7 с	6 7	9 6	9 13	—	3
16	Иннес Айрленд (GB), "Лотос-24-Клаймекс", "Лотос-24-BRM"	6 с	8 с	5 с	8 с	3 16	—	5 с	15 8	4 5	2
	Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-787"	14 6	—	13 7	17 6	17 14	8 13	20 10	13 а	16 11	2
18	Мастен Грегори (USA), "Лотос-24-Клаймекс", "Лотос-24-BRM"	16 с	—	8 с	7 с	14 7	—	6 12	7 6	—	1
	Невил Ледерле (ZA), "Лотос-21-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	10 6	1
	Рой Сальвадори (GB), "Лола-Мк4-Клаймекс"	17 с	12 с	—	14 с	11 с	9 с	13 с	—	11 с	
	Бен Пон (NL), "Порше-787"	18 а	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джек Луис (GB), "Купер-Т53-Клаймекс"	19 8	—	—	16 а	15 10	21 17	—	—	—	
	Вольфганг Зайдель (D), "Эмерисон-Клаймекс", "Лотос-24-BRM"	20 ф	—	—	—	21 с	—	—	—	—	
	Морис Тринтиньян (F), "Лотос-24-Клаймекс"	—	7 а	16 8	13 7	—	11 с	19 с	17 с	—	
	Йозеф Зифферт (CH), "Лотос-24-Клаймекс", "Лотос-24-BRM"	—	—	17 10	15 с	—	17 12	к	—	—	
	Люсьен Бьянки (B), "Лотос-18/21-Клаймекс", "ENB-Мазерати"	—	—	18 9	—	—	25 16	—	—	—	
	Джон Кемпбелл-Джонс (GB), "Эмерисон-Мк3-Кл."	—	—	19 11	—	—	—	—	—	—	
	Иан Берджесс (GB), "Купер-Т53-Клаймекс"	—	—	—	—	16 12	16 11	к	—	—	
	Тони Шелли (GB), "Лотос-18/21-Клаймекс"	—	—	—	—	18 с	—	к	—	—	
	Тони Сеттембер (GB), "Эмерисон-Мк3-Клаймекс"	—	—	—	—	19 11	—	21 с	—	—	
	Джей Чеймберлейн (GB), "Лотос-18/21-Клаймекс"	—	—	—	—	20 15	—	—	—	—	
	Хайни Вальтер (D), "Порше-787"	—	—	—	—	—	14 с	—	—	—	
	Нино Ваккарелла (I), "Порше-787", "Лотос-24-Кл."	—	—	—	—	—	15 15	14 9	—	—	
	Кейт Грин (GB), "Джилби-BRM"	—	—	—	—	—	19 с	к	—	—	
	Ханс Шиллер (D), "Лотос-24-BRM"	—	—	—	—	—	20 14	—	—	—	
	Бернар Колломб (F), "Купер-Т53-Клаймекс"	—	—	—	—	—	22 с	—	—	—	
	Эрнесто Принрот, "Лотос-18/21-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	к	—	—	
	Курт Кюнке (D), "Лотос-18/21-Боргвард"	—	—	—	—	—	—	к	—	—	
	Насиф Естефано (RA), "Де-Томазо"	—	—	—	—	—	—	к	—	—	
	Роберто Липпи (I), "Де-Томазо-OSCA"	—	—	—	—	—	—	к	—	—	
	Тим Мейер (USA), "Купер-Т53-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	11 с	—	
	Роджер Пенске (USA), "Лотос-24-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	12 9	—	
	Хэл Шарп (USA), "Купер-Т53-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	14 11	—	
	Роберт Шредер (CDN), "Лотос-24-BRM"	—	—	—	—	—	—	—	16 10	—	
	Джон Лав (RHO), "Купер-Т55-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	12 8	
	Эрнст Питерс (ZA), "Лотос-21-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	13 10	
	Дуглас Серрарьер (ZA), "LDS-Mk2-Альфа-Ромео"	—	—	—	—	—	—	—	—	14 с	
	М.Харрис (ZA), "Купер-Т53-Альфа-Ромео"	—	—	—	—	—	—	—	—	15 с	
	Брюс Джонстон (ZA), BRM	—	—	—	—	—	—	—	—	17 9	



«ЗАУБЕР», — НЕ «МЕРСЕДЕС», И ВСЕ ЖЕ...

Появление в стаде скакунов формулы 1 новых породистых автомобилей-жеребцов всегда интересно: как-то сложится их судьба, что за диковинки предложат инженеры, кто сядет за руль машин-дебютанток? Однако любопытство, с которым была встречена весть о намерениях швейцарской «конюшни» «Заубер» войти в мир Ф1, оказалось куда более назойливым, чем обычно.

Вовсе не потому, что для тестовых испытаний новинки — модели «С12» выбрали малоизвестную французскую трассу в Люрси-Леви: подальше от докучливых журналистов. И не только из-за того, что «Заубер» успел заработать себе доброе имя в гонках спортивных прототипов. Секрет в том, что эта швейцарская команда освящена трехлучевой звездой «Мерседес-Бенца».

Глава и основатель «конюшни» 50-летний Петер Заубер не может жаловаться

на судьбу. Провидению было угодно, чтобы родился он в семье состоятельного швейцарского промышленника. Поэтому юный Петер мог позволить себе играть не в игрушечные, а в самые настоящие машинки. Увлечение зашло так далеко, что в 1969 году Заубер начал строить автомобили собственной конструкции. Первым стал багги. Однако лишь в 1981 году ему по-настоящему улыбнулась спортивная удача. Подготовленный им по группе 5 BMW победил в тысячекилометровой гонке на «Нюрбургринге».

Нашупав богатую жилу, Петер Заубер с головой ушел в создание автомобилей-прототипов. Сначала вместе с Вальтером Бруном. А в 1984 году он поймал свою истинную «звезду» — трехлучевую.

Правда, сначала немцы не афишировали сотрудничество с «Заубером», а лишь поставляли швейцарской команде моторы «Мерседес»

для ее прототипов группы С. Понадобилось пять лет упорного труда и первые успехи, чтобы «Даймлер-Бенц» признал свою тесную связь с Заубером. Тогда же, в 1989 году, бюджет «конюшни» солидно возрос благодаря стараниям германской фирмы. Петер вместо 12 человек смог нанять уже полсотни.

Спустя два года произошло событие, которое при ином стечении обстоятельств смело можно было бы назвать историческим. «Мерседес» объявил о своем желании вернуться на арену формулы 1, которую он покинул в 1955 году после того, как «серебряная стрела» на гонках в Ле-Мане разом уложила полсотни зрителей. Главным свидетельством серьезности намерений немцев стало приглашение в «Заубер» известного инженера Харви Постлутзита и начало там разработки машины Ф1.

Но сколь неожиданным было то заявление «Дай-

Пока «С12» исполнен в черных тонах, рекламные подписи спонсоров появятся позднее.

млер-Бенц», столь же шокирующим оказался его отказ от прежних планов в конце 1991 года. Предлог был выбран самый что ни на есть благовидный — забота о защите окружающей среды.

Правда, многим он показался надуманным. Согласитесь, вряд ли тучное стадо обычных «мерседесов», разгуливающих по дорогам всего света, менее вредит экологии, чем пара спортивных «лошадок». То, что скептицизм специалистов имеет под собой серьезные основания, подтверждает и то, что программа строительства машин формулы 1 в «Заубере» вовсе не остановилась. Напротив, Петер расширил свой коллектив до 75 человек.



Старина «Заубер-Мерседес-C11-турбо». Победитель чемпионата среди спортивных прототипов 1990 года и лаборатория на колесах, где испытывались многие новинки для модели «C12».

танный для «C12» Марио Иллиеном по заказу Петера Заубера. К слову, носить он будет его имя. Однако шинная фирма «Гудьер» почему-то причислила швейцарскую команду к своим привилегированным клиентам наравне с «Вильямсом», «Мак-Лареном» и «Феррари». С одной стороны, Постлтуэйт работает сейчас в «Феррари». Зато

отменный специалист, готовивший и «мак-ларены», и «тиррелы», Майк Гаскойн трудится над аэродинамикой «Заубера», оснащенного, кстати, и полуавтоматической коробкой передач, и активной подвеской. Поговаривают, что в сезоне 1993 года на «C12» может появиться и антиблокировочная система тормозов, опробованная,

опять же «Мерседесом», в чемпионате Германии среди легковых автомобилей. Словом, загадка остается.

Сам же Петер Заубер на вопрос о том, считает ли он отказ «Мерседеса» от участия в Ф1 окончательным, отвечает: «Думаю, да». Но при этом добавляет: «Пока».

С. НЕЧАЮК

Благодаря каким средствам живет «Заубер» на широкую ногу? Все на те же, «мерседесовские». Говорят, что деньги эти своего рода отступное и одновременно благодарность за награды и призы, добытые спортивными прототипами «Заубера» с трехлучевой звездой впереди.

А может быть, дело не просто в старой дружбе? И «Даймлер-Бенц» решил с помощью «Заубера» проведи, так сказать, разведку боем? Как когда-то в гонках прототипов. Такими предположениями полны страницы спортивных изданий.

Вроде бы, пока на «Заубер» установлен V-образный 10-цилиндровый мотор «Илмор», специально разрабо-



Вендлингер и Лехто поведут «Заубер» к спортивным вершинам в нынешнем сезоне.

Ligier JS11, JS11/15

Дебют этой машины был на редкость удачным. В первых двух Гран-при 1979 года две "поул-позишн", два рекорда круга, две победы и одно второе место! Причем до этого французская команда за три года участия в чемпионате мира имела на своем счету лишь одну победу.

Определили успех два обстоятельства. Во-первых, Мишелю Божону и Жерару Дюкару удалось сконструировать очень жесткое и прочное шасси с использованием только что появившегося тогда граунд-эффекта. Во-вторых, 12-

цилиндровый мотор "Матра" был заменен "старым, добрым" "Косвортом", хоть и уступавшим предшественнику в мощности, зато значительно превосходившим его надежностью.

Однако вскоре у "Лижье" появились сильные соперники — новый "Вильямс", сверхмощный "Рено" и быстрый и надежный "Феррари". Так что в середине года результаты "JS11" заметно снизились. Срочно была пересмотрена аэродинамика и подвеска машины. Тем не менее желаемого улучшения не последовало. Очков, заработанных

на старте сезона, хватило лишь на третье место в Кубке конструкторов, 4-е, 6-е и 15-е места в личном зачете.

В 1980 году появилась модификация "JS11/15" (она изображена на снимке), внешне очень мало отличавшаяся от предыдущей машины. Изменения коснулись задней части кузова и задней подвески. Существовали "быстрый" и "медленный" варианты кузова для различных трасс. В целом "Лижье" сохранила репутацию чрезвычайно скоростного и хорошо управляемого автомобиля. Однако постоянные изменения, вносимые в конструкцию боковых понтонов и "оперения", не всегда шли на пользу машине.

И все же "JS11/15", принеся Лижье второе место в

Кубке конструкторов, 4-е и 5-е — в личном зачете, навсегда остался лучшим автомобилем его команды. Всего за два сезона в 29 гонках на его счету 7 "поул-позишн", 5 побед, 5 вторых, 8 третьих, 3 четвертых, 4 пятых и 3 шестых места, 127 очков.

Первый старт автомобиля: Гран-при Аргентины, 21 января 1979 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый, V-образный, 2993 см³, мощность 480 л.с. **Коробка передач:** 5-ступенчатая "Хьюлэнд-FGA 400". **Шины:** "Гудьир". Менеджер: Г. Лижье. **Главный конструктор:** Ж. Дюкаруж. **Гонщики:** Ж. А. Лафит (F), П. Депае (F), Ж. Икс (B), Д. Пирони (F).



Начало на стр. 27.

Ларен)! Так что обилие самого современного оборудования вряд ли можно считать «военной тайной» Рона Денниса.

Необычной нам показалась, на первый взгляд, лишь система контроля качества — исключительно жесткая. Каждая из нескольких тысяч деталей автомобиля формулы 1 — будь то «Феррари», «Джордан» или «Бенетон» — имеет заводскую табличку с номером и датой изготовления. Но детали «Мак-Ларена», кроме того, несут еще и личное клеймо изготовившего их рабочего. Данные эти заносятся в компьютер, так что в любой момент можно найти ответст-

венного за любую неисправность. Причем дефект прослеживается до разработчика-конструктора.

Понятно, такой всеобъемлющий контроль не всем по душе. Но Рон и не скрывает, что никого не удерживает. Даже наоборот: «В высшей степени нецелесообразно, когда судьба всего предприятия зависит от таланта или энтузиазма одного-двух человек. В этом случае не будет человека — не будет предприятия. Наша задача — добиться, чтобы завод функционировал, какие бы «детали» из него ни изымались».

Вот в чем суть «маклареновского» стиля. Максимально эффективное техническое, технологическое и организационное решение любого вопроса. В результате машины команды, не по-

ражая техническими новинками, почти всегда превосходят конкурентов.

Денниса заботит, прежде всего, конечный результат. Каждая деталь, узел должны быть сконструированы и изготовлены с максимальной точностью. По глубокому убеждению менеджера, победа придет только тогда, когда во всей цепочке — от головы конструктора, где зародилась идея, до рук пилота, сжимающих руль автомобиля на трассе, — не будет ни одного изъяна. Но победы — не самоцель, они нужны Рону не для спортивной славы, а лишь как инструмент для зарабатывания денег. В отличие от большинства своих предшественников и многих коллег-менеджеров, он не спортсмен-энтузиаст. Прежде всего он — бизнесмен.

Дом англичанина — его крепость. Поэтому гостям никогда не придет в голову советовать хозяевам изменить в их доме что бы то ни было. Но мы — не хладнокровные сыны Туманного Альбиона. Во всяком случае, покидая Уокинг, я испытывал — нет, не разочарование, конечно, — но некоторую грусть. Мы мечтали заглянуть в тайну самой недоступной автогоночной команды. Нам это удалось. Но тайны, как оказалось, в ней не больше, чем в конструкции двери швейцарского банка. Зато максимум целесообразности и эффективности. Образцовое капиталистическое предприятие — не меньше, но и не больше.

А. МЕЛЬНИК и
А. ГУРЕВИЧ (фото),
спец. корр. АМС



Путь в спорте немецкого гонщика Пауля Питча достаточно традиционен. Когда он учился в школе, начал ездить на мотоцикле. Это был «Вандерер» с горизонтальным цилиндром рабочим объемом всего 200 «кубиков». Совсем не гоночная машина, однако позволявшая 14-летнему школьнику почувствовать, что такое 100 км/ч.

Затем, когда Питч поступил в коммерческое училище, он пересел на автомобиль — ДКВ-Ф1 с двухтактным мотором, слабенькая двухместная машина. Но она пробудила интерес к соревнованиям и после смерти отца Пауль, получив наследство, купил в 1932 году гоночный «Бугатти-35Б». Это была не новая машина, но именно она сыграла важную роль в формировании стереотипов гонщика Питча, которому был 21 год.

Пауль в дальнейшем оказался гонщиком, который уверенно чувствовал себя лишь на автомобилях с двигателями мощностью 150—170 л. с. и независимой подвеской задних колес. Очень быстроходные машины с двигателями мощностью более 260 л. с. и независимой подвеской задних колес для него оказались непривычными в управлении. Именно на них попадал он в тяжелые аварии — на высокой (более 200 км/ч) скорости он не вписывался в отлогие повороты и терял контроль над автомобилем.

Участие на гонках в составе команды «Ауто-Унион» требовало большой концентрации внимания и тонкого чувства машины, славившейся капризным поведением при прохождении поворотов. В 1935 году за рулем «Ауто-Унион-Б» Питч стартовал в четырех гонках — шестое, девятое, одиннадцатое и третье места. И как бы мы ни оценивали эти результаты, контракт с Питчем на 1936 год подписан не был.

Питч выступал преимущественно на автомобилях класса 1500 или 2000 см³. И в них он добился немалых успехов. Его спортивная карьера закончилась в 40 лет, после женитьбы. Обычное явление для большинства автомобильных гонщиков.

Питч в дальнейшем обратился к издательской деятельности, много времени уделял



объединениям владельцев старинных машин. Его жизненный путь поучителен и типичен для немецкого гонщика периода 1932—1952 годов. Он отражен в приведенных здесь снимках, которые любезно предоставило нам издательство «Мотор-пресс» из Штутгарта.

▲ Пауль Питч дебютировал в автомобильном спорте в возрасте 21 года. За свою карьеру с 1932 по 1953 год он стартовал в гонках 91 раз. За десять лет, которые он провел за рулем автомобилей «Альфа-Ромео», «Ауто-Унион», «Бугатти», «Веритас», «Мазерати», Пауль выиграл 23 гонки, 9 раз был вторым, 10 раз третьим, 21 раз не финишировал из-за поломки машин. Пять раз он попадал на соревнованиях в аварии. Питч в 1950 году стал чемпионом ФРГ по кольцевым гонкам на спортивных автомобилях класса 2000 см³, в 1951 году — чемпионом ФРГ на машинах формулы 2.



▲ Питч за рулем «Мазерати-4CL». В предвоенные годы, что подтверждает этот снимок, не существовало защитных жестких шлемов и огнестойких комбинезонов. Полотняный шлем на голове играл роль шапочки, не дающей развеяться волосам. Рубашки с короткими рукавами носили почти все гонщики, особенно во время соревнований в Триполи, Неаполе, Кейптауне, Палермо. Руки гонщика были всегда видны зрителям — те могли оценить, как он работает рулем. Защитной дуги в те годы не было и в помине. Поскольку большинство гоночных автомобилей тогда оснащались объемными нагнетателями, ожоги ног гонщиков были нередким явлением — нагретый при работе нагнетатель часто размещался в задней части двигателя по соседству с педалями.

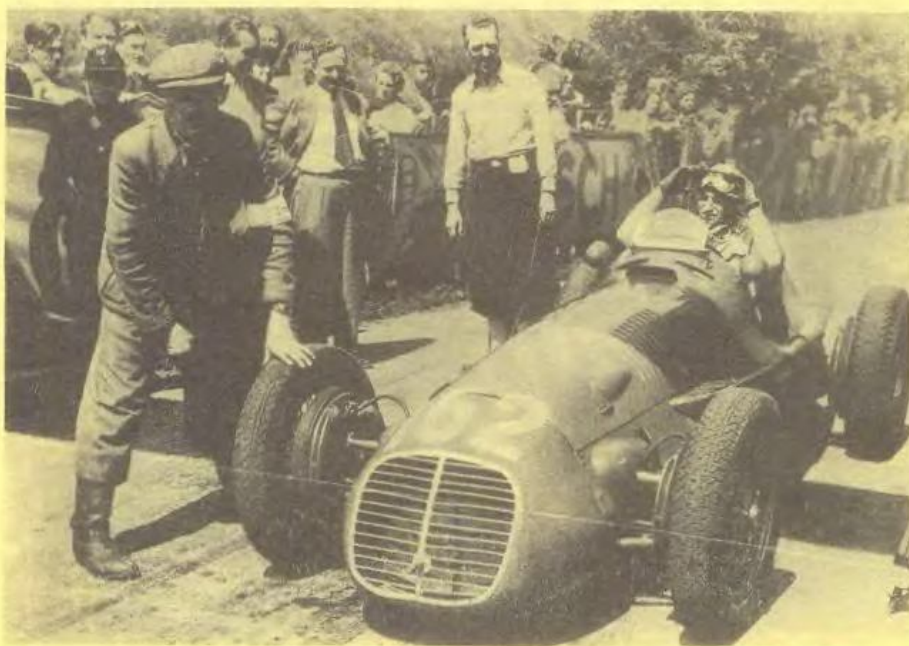


Лишь один сезон — и то не целиком, а эпизодически — Пауль Питч выступал за команду «Ауто-Унион» — в 1935 году. Тогда она выставяла на каждую гонку по четыре машины. Ими в 1935 году управляли такие звезды, как Ханс Штук, Ахилл Варци, Херман цу Ляйнинген, Берндт Роземайер. В качестве запасного в команде состоял и Питч. За шесть лет на «ауто-унионах» стартовали 15 гонщиков и еще 20 участвовали в отборочных испытаниях. Далеко не все смогли управлять этими сверхмощными заднемоторными автомобилями, и среди виртуозов первым номером был Роземайер (1909—1938). На снимке — Роземайер за рулем «Ауто-Унион-С» (16 цилиндров, 6010 см³, 520 л. с., 825 кг, 340 км/ч) в гонках на приз Эйфеля — трасса «Нюрбургринг», 1937 год, которые он выиграл, будучи вне конкуренции.

Кто не рискует, тот не пьет шампанского! Питч представлял большую группу гонщиков «средней руки», каких в европейских странах было около полусотни. В 1938 и 1939 годах он стартовал на «Мазерати» моделей «4СМ» и «6СМ» 21 раз. На его счету за эти два сезона две победы, одно второе и одно третье места в состязаниях полулитровых гоночных машин. В то же время у гонщика 9 сходов. Снимок сделан 11 июня 1939 года после финиша гонок в Вене.



В довоенные годы, кроме гоночных автомобилей, которые мы называли бы машинами формулы 1, был еще класс полулитровых машин. Там видную роль играла фирма «Мазерати», и на сезоны 1938 и 1939 годов она пригласила в свою команду Питча вместе с другими пилотами — Ф. Кортезе, Э. Вилорези, Э. Бьянко, Д. Лурани. Он получил автомобиль модели «4СМ» (4 цилиндра, 1496 см³, 150 л. с. при 6100 об/мин). Год 1938-й начался для Питча неудачно: на первых двух гонках (в Триполи и на Сицилии) — сходы, а затем не очень почетные четвертые — восьмые места. На гонках в Палермо (о. Сицилия) Питч сначала шел четвертым, но из-за дефекта машины гонку не закончил.



Проверка тормозов на техническом осмотре перед горными гонками в Шауинс-ланде (август 1950 г.). На них Питч выступал за рулем «Мазерати-4CLT/48» (4 цилиндра, 1491 см³, 260 л. с. при 7500 об/мин), весившей с гонщиком и полными баками 940 кг. Двигатель машины имел по четыре клапана на каждый цилиндр и два нагнетателя. Обращают на себя внимание чудовищных размеров (420 мм) тормозные барабаны. Питч на этой машине выиграл Большой горный приз Шауинс-ланде.



20 июля 1951 года Питч вышел на старт Большого приза Германии, одного из этапов первенства мира. Ему была предоставлена возможность выступать на автомобиле «Альфа-Ромео-159». На этой машине с полторалитровым компрессорным двигателем мощностью 420 л. с. при 9000 об/мин он не справился с управлением и вылетел с трассы. Наш снимок представляет самое начало этих соревнований. Лидирует Х.-М. Фанхио на «Альфа-Ромео-159», а Питч идет пятым.

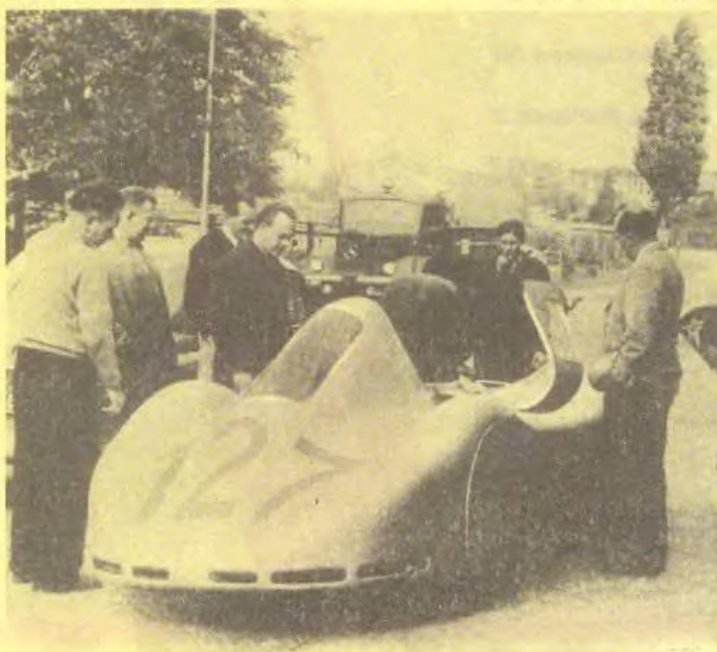


Спортивный автомобиль «Веритас-RS», выпускавшийся в Германии в начале 50-х годов. За его основу были взяты двигатель и шасси предвоенной модели БМВ-328. Полторалитровый 6-цилиндровый мотор развивал мощность 100 л. с. Машину делали малыми сериями, и в те годы она была доступна спортсменам-любителям. Питч в период 1951—1953 годов на этой машине одержал две победы. Одну из них — 13 августа 1951 года на трассе «Солигюд» под Штутгартом, где и был сделан этот снимок. Чемпионат ФРГ 1951—1953 годов в классе полторалитровых спортивных машин проводился в 5—7 этапов с открытым стартом, так как в нем участвовало лишь шесть западногерманских гонщиков.

Знаменитые немецкие гонщики, которые успешно выступали как в 30-е годы, так и в первые послевоенные: Манфред фон Браухич (слева), Герман Ланг (в центре) и Пауль Питч (справа). Первые два обрели мировую славу, выступая на машинах «Мерседес-Бенц». Кроме них, в 1946—1956 годах успешно стартовали земляки этих асов: Г. Брендель, К. Брудес, Г. Глекнер, К. Клинг, О. Нидермайер, Ф. Рисс, Т. Ульмен.



Как многие авто- и мотогонщики, Пауль Питч в 1940 году был мобилизован в фашистский вермахт. Он служил в мотоциклетных частях, был на фронте под Ленинградом (на снимке — справа), потом — во Франции. Дважды тяжело ранен. Но Питчу еще повезло. Его трое коллег по гоночной команде «Ауто-Унион» не вернулись домой. Ульрих Бигальке и Эрвин Бургаллер, военные летчики, были сбиты в 1942 году, а Рудольф Хассе, победитель Большого приза Бельгии 1937 года, умер от ран в полевом лазарете в 1942 году.



Специально для Питча «Веритас» построил гоночный «Метеор» с полностью обтекаемым кузовом для участия в гонках на треке в Западном Берлине. Эта машина должна была развивать скорость свыше 250 км/ч. Однако на тренировке 28 сентября 1952 года автомобиль потерпел аварию и Питч попал в больницу. На этом он закончил карьеру и остаток своих дней посвятил издательской деятельности.

Снимки из архива Пауля Питча комментировал Л. ШУГУРОВ



АВТО И МУЖЧИНЫ — ЕЕ АТМОСФЕРА

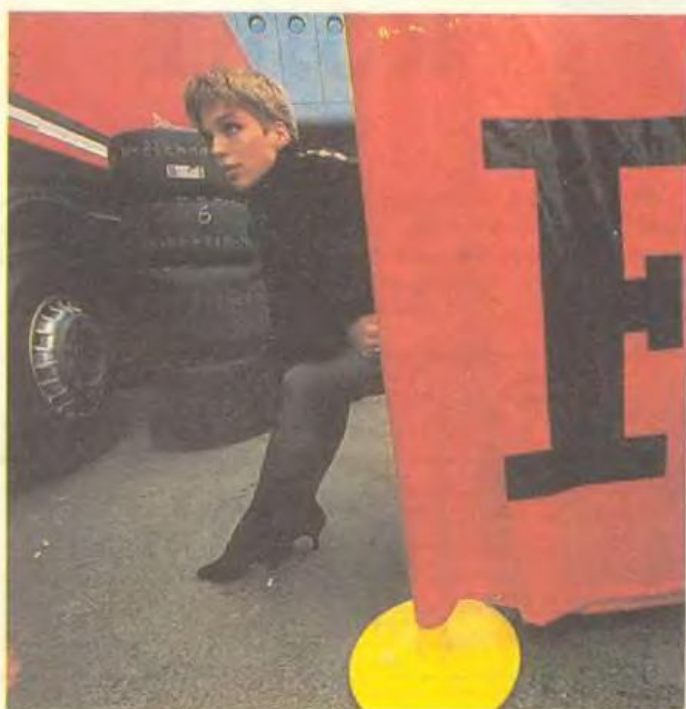
Этих женщин можно разделить на три категории. Первая и, возможно, самая многочисленная — те, кто видит в гонке подходящее место для демонстрации своих туалетов. Автогонки для них примерно то же самое, что скачки.

Вторая категория — женщины, которые переживают. Их часто можно встретить где-нибудь в уголке боксов, перед входом в гараж или даже сидящими в автомобиле на стоянке. Они в большинстве своем ненавидят этот спорт и считают его совершенно абсурдным. Правда, бывают и такие, на чьих лицах вы не найдете и следа беспокойства. Эти в напряженной атмосфере состязаний всегда готовы завязать новые знакомства.

Наконец, третья категория — женщины-хронометристки. Примостившись словно обезьянки на высоких табуретах в боксах, они одеты в широкие брюки, вооружены множеством секундомеров, блокнотами и карандашами. Они напряженно наблюдают за мужчинами, проносящимися мимо круг за кругом, никогда не говоря ни слова, никогда никого не слушая. Они живут гонкой, думают только о ней и слышат лишь тиканье секундомера. Когда гонка финиширует, они, будто очнувшись от транса, с глубоким вздохом вскакивают со своих табуретов, и на лицах их можно прочесть: "Слава Богу, все это кончилось!"

Снимки нашего фотокорреспондента Александра ГУРЕВИЧА комментировал Энцо ФЕРРАРИ.







«ПЕЖО» В ЧЕМПИОНСКОЙ КОЛЕЕ

Эта машина — хрестоматийный пример того, как спортивные достижения служат рекламой серийных моделей, а технический уровень

последних, в свою очередь, повышают инженерные решения, «обкатанные» на соревнованиях. Моделей с таким послужным списком, как у

«Пежо-405T16», раз-два и обчелся; ведь его ближайшие родственники, даже полные тезки (с таким же индексом), с лучшими гонщиками за ру-

лем побеждали в рейдах «Париж—Дакар» и «Фараоны», чемпионате мира по ралли. Представленный здесь серийный «Пежо» как бы звено, которое связывает в единую цепь уникальные экземпляры спортивных машин и коммерческую продукцию концерна.

Фирма постаралась сделать эту связь как можно более тесной и очевидной, использовав объединенный пакет технических решений. В мире, кстати, не найдется и десятка моделей-одноклассников с таким же сочетанием конструктивных элементов: шестнадцатиклапанный мотор с турбонаддувом и постоянный привод на все колеса (см. таблицу).

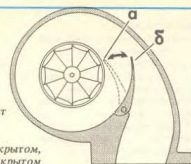
Турбонаддув, впервые примененный на двигателе серийного «Пежо», позволил довести его удельную мощность до 100 л. с./л. В системе наддува есть несколько особенностей. Во-первых, турбине с изменяемым критическим сечением (рис. 1), через которое в нее входят

отработавшие газы. Специальная заслонка, поворачивающаяся на 28°, на малых оборотах прикрывает канал — тем самым увеличивается скорость потока газов. С ростом оборотов компьютер, управляющий работой двигателя, «командует» гидравлическому устройству приоткрыть заслонку, согласовывая скорость потока с окружной скоростью колеса турбины. Благодаря этому наддув стал более эффективным в широком диапазоне оборотов (максимальная мощность почти неизменна между 4500 и 6500 об/мин).

Кроме того, система дает возможность кратковременно (не более чем на 45 секунд) включить «форсаж», увеличив давление наддува (оно ограничено 1,1 кг/см²) еще на 0,2 кг/см². Это позволяет выжать дополнительно 20 л. с. и довести крутящий момент до 33 кгс·м. Воздух, поступающий в цилиндры, сильно нагревается от сжатия в компрессоре (например, от начальной

Схема охлаждения системы наддува: 1 — турбокомпрессор; 2 — электрический водяной насос; 3 — теплообменник «воздух — вода»; 4 — низкотемпературный радиатор; 5 — высокотемпературный радиатор; 6 — бачок радиатора; а — наружный воздух; б — сжатый воздух, охлаждаемый в теплообменнике; в — отработавшие газы.

Рис. 1



Направляющий аппарат турбокомпрессора с заслонкой: а — в полностью открытом, б — в полностью закрытом положении.

Рис. 2

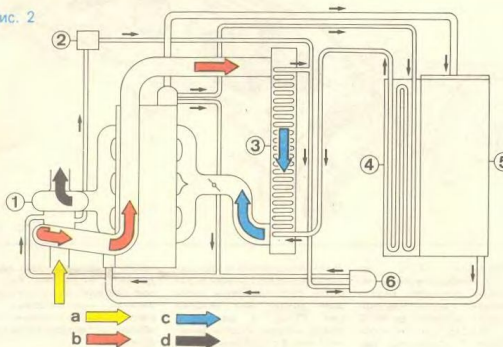


Рис. 3

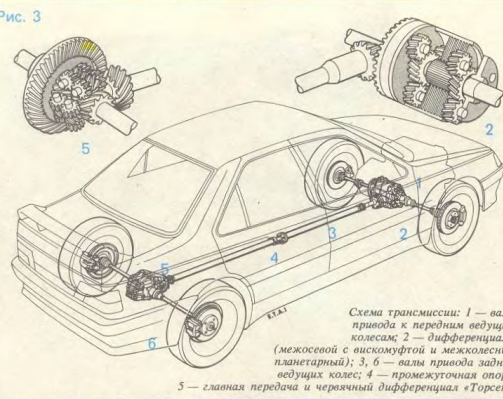


Схема трансмиссии: 1 — валы привода к передним ведущим колесам; 2 — дифференциалы (межосевой с вискомуфтой и межколесный планетарный); 3, 6 — валы привода задних ведущих колес; 4 — промежуточная опора; 5 — главная передача и червячный дифференциал «Торсен».

Основные параметры	«Пежо-405T16»	«Альфа-Ромео-155(4*)»	«Ланча-Дельта HF-интеграл»	«Ланча-Дельта-интеграл»	«Рено-21-турбо-куадра»	«Субару-Легаси-турбо»	«Фольксваген-Пассат-ББ-синхро»	«Форд-Сьерра-Коспорт 4x4»
Рабочий объем, см ³	1998	1995	1995	1995	1995	1994	1781	1994
Мощность, л.с./кВт об/мин	200/147 5500	190/140 6000	180/130 5250	169/124 5500	162/119 5500	200/147 6000	160/118 5600	220/162 6000
Масса, кг	1340	1390	1300	1375	1345	1375	1320	1300
Скорость, км/ч	235	225	212	215	217	230	215	240
Разгон 0-100 км/ч, с	7,1	7,0	6,9	8,0	8,6	6,7	9,6	6,9
Цена, DM	62000*	51700	56500	48600	—	56000	49800	70700

* Ориентировочная цена. Прочерк означает отсутствие данных.

Задняя подвеска с компенсирующим эффектом:
 1 — поперечная балка (корпус торсионов);
 2 — стабилизатор поперечной устойчивости; 3 — насос гидросистемы; 4 — датчик гидросистемы; 5 — гидроаккумулятор; 6 — резервуар; 7 — регулируемые амортизаторы.

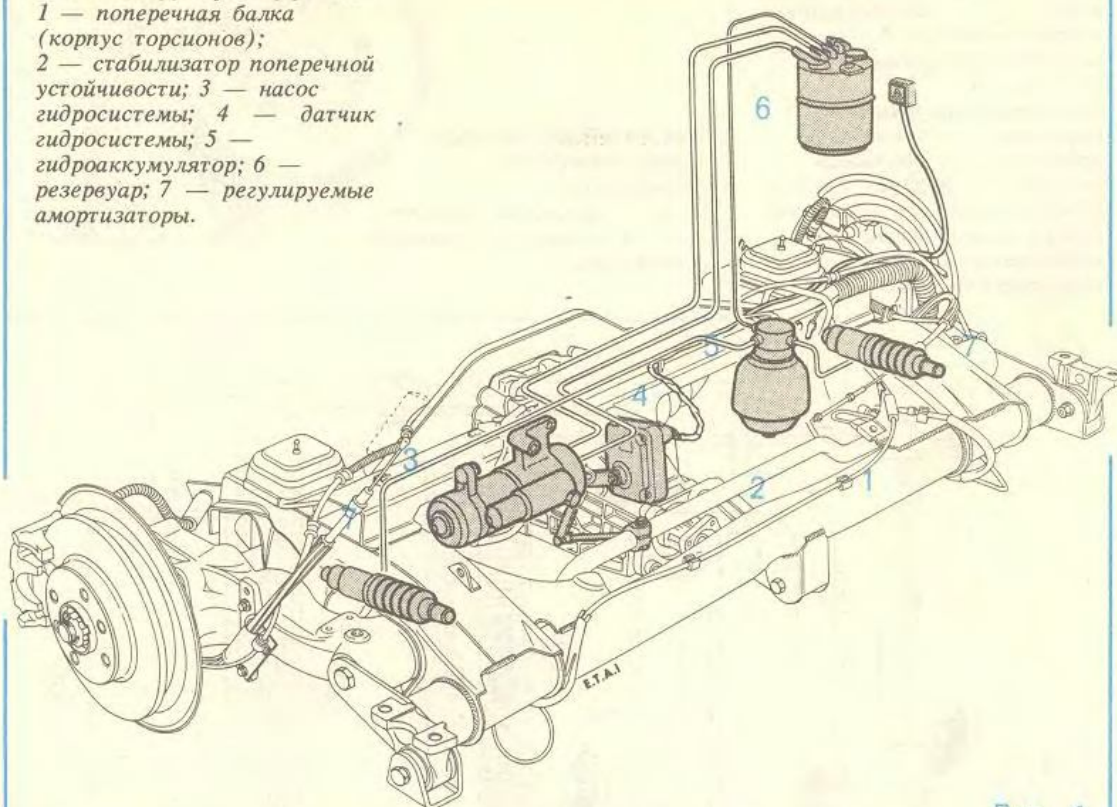


Рис. 4

температуры 22 °С до 132 °С). Чтобы улучшить наполнение цилиндров, воздух охлаждают в радиаторе циркулирующей водой до 60 °С (рис. 2). Размеры теплообменника 3 подобраны так,

чтобы поддерживать эту температуру на всех режимах работы. Если требуется охладить воздух еще сильнее (до 45 °С), в радиаторе предусмотрен второй (нижний) ярус 4 с трубками увели-

ченного сечения, где вода движется медленнее. Радиатор снабжен двумя электрическими вентиляторами, а расположен он довольно необычно — горизонтально над двигателем.



Для коробки передач использовали в качестве основы ту, что устанавливают на солидный «Пежо-605», сократив ее длину и подобрав другие передаточные отношения. Переключением передач управляет тросовый механизм. Он все шире применяется на последних моделях разных фирм. Наибольший интерес представляет, естественно, привод к ведущим колесам (рис. 3). За двигателем установлена раздаточная коробка 2, в картере которой объединены межосевой, передний межколесный дифференциалы и коническая передача к задним колесам. От коробки передач вращение передается центральному дифференциалу, шестерни которого делят крутящий момент между передними и задними колесами в соотношении 53:47. От центрального дифференциала планетарная шестерня передает крутящий момент переднему межколесному. Наружный корпус вискомуфты с пластинами служит частью этой силовой линии, в то время как внутренний пакет пластин соединен с полым валом, выходящим из коробки передач. Такое включение центрального дифференциала позволяет контролировать скольжение колес и перераспределять крутящий момент от колеса с худшими условиями сцепления к тому, у которого они лучше, в пределах от 0 до 100 %. Коническая пара и подшипники смазываются под давлением от масляного насоса коробки передач.

Что касается подвески, передняя претерпела лишь незначительные изменения по отношению к обычным (переднеприводным) моделям. Они вызваны в основном утяжелением силового агрегата. Зато задняя подвеска оснащена электрогидравлическим устройством для компенсации крена (рис. 4). Управляемое компьютером, оно изменяет жесткость амортизаторов в зависимости от меняющейся нагрузки на колесо. Шины серии ZR выдерживают скорость выше 240 км/ч.

Рулевой механизм типа «шестерня—рейка» снабжен гидроусилителем, а рулевая колонка регулируется по высоте.

Однако покупателю такого автомобиля при всех его спортивных амбициях отнюдь не чуждо стремление к комфорту — и фирма стремится

ся удовлетворить его как можно полнее: сиденья, обитые кожей и дорогой тканью «алькантара», кондиционер с автоматической регулировкой и еще множество приятных мелочей входят в основную комплектацию. За отдельную плату — люк в крыше с электроприводом, аудиосистема с управлением

под рулевым колесом и обогрев водительского сиденья. Таблица позволяет сравнить основные параметры «Пежо-405T16» и его аналогов. Их, как видите, немного (тем более, что «Рено-21-турбо-куадра», похоже, больше не выпускают...

В. АРКУША



Техническая характеристика автомобиля «Пежо-405T16»

Общие данные: число дверей — 4; число мест — 5; колесная формула — 4×4; снаряженная масса — 1340 кг; запас топлива — 67 л; объем багажника — 0,392 м³; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в городском цикле испытаний — 7,3; 8,9 и 12,7 л/100 км; скорость — 235 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 7,1 с; коэффициент лобового сопротивления $C_x=0,32$. **Размеры, мм:** длина — 4408; ширина — 1114; высота — 1390; база — 2669; колея передних колес — 1462, задних — 1357; дорожный просвет — 142; радиус поворота — 5,7 м. **Двигатель:** модель — XU10J4TE; рабочий объем — 1998 см³; диаметр цилиндра — 86 мм; ход поршня — 86 мм; степень сжатия — 8; мощность — 200 л. с./144 кВт при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент — 30 кгс·м/288 Н·м при 2600 об/мин; клапанный механизм — 2ОНС, привод — зубчатым ремнем; система наддува — с турбокомпрессором «Гаррет-VAT25» и охладителем воздуха типа «воздух — вода»; система управления подачей топлива и зажиганием — микропроцессорная, типа «Маньети-Марелли»; смазочная система — с водомасляным радиатором. **Трансмиссия:** привод — постоянный на все колеса; сцепление — сухое, однодисковое, с гидроприводом; коробка передач — модели ME5KX, пятиступенчатая, с тросовым приводом переключения; дифференциалы: межосевой — планетарный, самоблокирующийся, с вискомуфтой, передний — планетарный, задний — самоблокирующийся типа «Торсен». **Подвеска** всех колес независимая, передних — типа «Мак-Ферсон», задних — на продольных рычагах и поперечных торсионах, с автоматической коррекцией крена кузова. **Тормоза:** привод — гидравлический, с АБС «Бендикс»; диски передних колес — вентилируемые (диаметр 283 мм), задних — сплошные (диаметр 250 мм). **Колеса:** из легкого сплава, размер 6 1/2×16. **Шины:** 205/50ZR16.

НОВОСТИ МЕЖСЕЗОНЬЯ

● Пройграв борьбу за личный титул в двух классах — 125 см³ и 500 см³, фирма «Хонда» тем не менее стала победителем всех трех чемпионатов в заводском зачете. Но, увы, традиционно победы в личном первенстве ценятся в глазах болельщиков — и покупателей — гораздо выше побед командных. Не потому ли фирма «Ямаха», на счету которой победный хет-трик Уэйна Рэйни, обогнала по числу продаж на европейском рынке фирму «Хонда»?

● Сенсацией прозвучало выступление Кенни Робертса после Большого приза Бразилии. Хозяин «конюшни» «Малборо-Ямаха» заявил, что он крайне недоволен недостаточной под-

держкой со стороны японской фирмы: «Когда вы их о чем-то просите, то ответ всегда приходит слишком поздно». Робертс пригрозил, что незаменимых нет и что он с куда большим удовольствием будет сотрудничать с европейской фирмой — то есть с «Кадживой». Кстати, в отличие от других ведущих гоночных команд Робертс независим от «материнской» фирмы — рамы, обтекатели и детали двигателя разрабатываются инженерами команды. Кенни объявил также и о том, что его «ко-

«Беседа на высшем уровне»: трехкратные чемпионы мира Уэйн Рэйни и Юха Канкунен.



нюшня» планирует переместиться из Испании в Англию, поскольку британские инженеры лидируют в разработке гоночной техники.

● «Король Кенни» в свое время трижды — в 1978, 1979 и 1980 годах — становился чемпионом мира в классе 500 см³, так что он прекрасно понимает надежды и устремления гонщиков своей команды. Рэйни признавался: «Кенни сделал для меня так много, что между нами установились совершенно особые взаимоотношения, которых, увы, так не хватает в некоторых командах». Сам же Робертс говорит: «Раньше, когда я гонялся, для меня наградой было то возбуждение, которое получаешь во время гонки. Теперь же я удовлетворен тем, что мои советы помогают гонщику принять верное решение. Когда вся команда работает слаженно и ты знаешь, что без тебя не было бы такой гармонии — это великолепное ощущение».

● А вот в «Кадживе» все с точностью до наоборот — ссоры и склоки. И виной тому — сам шеф, бывший пятнадцатикратный чемпион мира Джакомо Агостини. Лучший гонщик команды Эдди Лоусон объявил о своем уходе, намекнув, что остался бы, если бы ушел Агостини. Фирма имеет

В «Кадживу», похоже, началось настоящее паломничество чемпионов. Останется ли место для 22-летнего бразильца Александро Барруша, на счету которого пока нет заметных достижений?

шансы заполучить Фредди Спенсера, Джона Косински и Луку Кадалору — но все они не согласны работать под начальством Агостини. Кадалора, который до перехода в «Хонду» четыре года выступал в команде «Агостини-Ямаха», охарактеризовал легендарного «Аго» коротко и убийственно: «Скряга».

● Впрочем, все эти слухи не оказали влияния на твердое решение американца Чандлера. Даг, блистательно выступивший в свой первый сезон на мотоцикле «Сузуки», уже подписал контракт с «Кадживой». Со своей прежней командой «Лаки Страйк-Сузуки» он расстался по-джентльменски — обе стороны наговорили друг другу много приятных слов, выразили свое взаимное глубокое удовлетворение и обоюдное желание еще много лет выступать вместе. Но, увы, «Лаки Страйк» совершенно не согласна платить столько, сколько запросил Чандлер. Ма-а-ленькая неувязочка вышла...

● «Быстрый Фредди» Спенсер решил вернуться на трассы больших призов. В 1983 году американец в 21 год стал самым молодым чемпионом мира за всю историю «пятисоток». В 1985 году он опять же впервые в истории мотогонки выиграл в классах 250 и 500 см³. Но затем последовала серия фатальных неудач, тяжких падений, и Фредди «сгорел». Но в начале 1992 года он вернулся в мотогонки и в апреле в родных Штатах одержал свою первую за семь лет победу. В конце сезона он

втайне попробовал силы на фабричной «Хонде» на южноафриканской трассе «Кялами» и показал время, которое поставило бы его в первый ряд среди стартующих на этом этапе чемпионата мира. Фредди долго темнил, выбирая команду (кроме «Хонды», он испытывал еще и «Кадживу»). А в конце ноября разразилась сенсация: Спенсер займет место Косински в команде Кенни Робертса!

● Товарищ Рэйни по команде «Маленький Джон» Косински заявил, что его не устраивает роль «второго» и он готов уйти в любую команду, согласную считать его номером первым. Наиболее вероятным казался переход к «Кадживе». Но он не состоялся. Косински вернулся в класс 250 см³ в объятия «Сузуки».

● Лука Кадалора, чемпион мира в классе 250 см³, остался без места в своей собственной команде «Ротманс-Хонда». В конце сезона он слишком долго раздумывал, оставаться ему или перебраться в класс 500 см³. Руководство команды не желало неопределенности и назначило точный день и час, когда Кадалора должен, наконец, объявить о своем решении. Когда время истекло, гонщик попросил еще времени на обдумывание и получил... три часа. Взбешенный Кадалора заявил, что если даже сорвутся планы выступления в «пятисотках» (его настойчиво приглашала «Каджива», и Робертс обещал место в своей команде), то он все равно утратит «Ротманс-Хонду» — станет в следующем го-

ду «королем» в классе 250 см³ на «Априлии».

● «Хонда», явно встревоженная натиском «Априлии» в классах 250 и 125 см³, к Гран-при Великобритании приурочила презентацию своих серийных гоночных мотоциклов этих классов образца 1993 года. Новая «Хонда-RS250» является, по заявлению фирмы, почти точной копией той машины, на которой Кадалора стал чемпионом мира. Двухцилиндровый V-образный двигатель развивает максимальную мощность 83,8 л. с. при 12250 об/мин. Рама изготовлена из алюминиевого сплава, весит мотоцикл всего 103 кг.

● Массимилиано Бьяджи — имя новой звезды, ставшей открытием прошлого сезона. В 18 лет, в 1989 году, он принял первый старт в итальянском чемпионате на мотоцикле «Априлия-125», через год его выиграл, в 1991-м стал победителем европейского первенства и в следующем сезоне, впервые стартуя в чемпионате мира, занял пятое место в классе 250 см³, выиграв в Южной Африке. Перспективы на нынешний сезон выглядят прямо-таки радужными: он стал ведущим гонщиком в команде «Ротманс-Хонда», заменив самого Кадалору.

● Француз Жан-Мишель Бэйль — новичок на трассах шоссейно-кольцевых гонок, но зато прекрасно известен как один из лучших кроссменов. В 1992 году он впервые попробовал свои силы в новой для себя дисциплине и в Гран-при Франции занял 24-е место на мотоцикле «Ямаха-250». Дебют его обнадежил, и в следующем сезоне Бэйль решил выступить по полной программе. Ходили слухи, что он может рассчитывать даже на место в команде Кенни Робертса!

● Фил Рид, семикратный чемпион мира, блиставший на гоночных трассах в 60-х и 70-х годах, решил вернуться в мир большого спорта. Нет, конечно, не в качестве гонщика, а как менеджер гоночной команды. Уже получено согласие от фирмы «Априлия», которая предоставит 250-кубовые гоночные мотоциклы, и даже собран один миллион фунтов стерлингов из полутора, требующихся для начала.





ЭРА «БУГАТТИ»

Автомобили французской фирмы «Бугатти» отличались изяществом, своеобразием конструкции и тщательностью изготовления. Неудивительно, что практически вся ее история представлена в филателии.

Своей славой фирма во многом обязана таланту конструктора Этторе Бугатти,

сына итальянского художника-портретиста и скульптора. Именно он изображен в костюме гонщика на фоне традиционного радиатора в виде подковы на марке Монако 1981 года [2]. Она посвящена столетию со дня его рождения.

Бугатти свято верил, что подкова принесет ему счастье. И не ошибся. В 1924 году его гоночный автомобиль «Бугатти-35» мощностью 100 л. с. занял второе место в гонках в Сан-Себастьяне на большой приз Испании. На марке Нигера 1981 года [4] показан эпизод этих состязаний. За рулем «Бугатти» итальянец Костантини. Любопытно, что на этой машине выступала известная чешская гонщица Эльжбета Юнкова, одна из первых женщин отважившаяся принять участие в автогонках на-

равне с мужчинами. Память об этом хранит болгарская марка 1986 года [5].

Самым успешным для фирмы «Бугатти» стал 1929 год, когда было выиграно пять больших призов. Наиболее престижной стала победа в Монте-Карло. Всю трассу гонок можно видеть на марке Монако 1962 года [6], посвященной 20-му Гран-при. Изображен на ней как раз «Бугатти», завоевавший первое место в 1929 году. За победу спорили тогда два «Бугатти» и ярко-белый «Мерседес». Эпизод этого соперничества — на другой марке Монако 1979 года [3], посвященной 50-летию Большого приза этого княжества. За рулем «Бугатти» со стартовым номером 12 будущий победитель — англичанин Вильямс, его преследует немецкий гонщик Караччиола.

В 1931 году Бугатти построил новую гоночную машину модели «51» мощностью 160 л. с. Ей, как и предшественнице, была суждена долгая спортивная жизнь. В том же году Большой приз Монако выиграл знаменитый местный гонщик Луи Широн. Его машина — на марке княжества 1967 года [1].

30-е годы не стали для Этторе Бугатти столь счастливыми на гоночных трассах. Но по-прежнему эти модели отличала особая элегантность, как, скажем, купе «Бугатти-57С» мощностью 200 л. с. Она изображена на марке Монако 1975 года [7].

Е. КОЧНЕВ

1	2	3	4
5	6	7	



БМВ-635CSi

Впервые этот автомобиль вышел на гоночную трассу чемпионата Европы в 1980 году и за шесть сезонов одержал 25 побед (в 70 этапах, в которых стартовал) и выиграл европейское первенство в 1981 [Х. Келленерс и У. Грано], 1983 [Д. Квистер] и 1986 [Р. Равалья] годах.

Автомобиль, подготовленный в мастерской швейцарца Р. Эггенбергера, заметно отличался от серийного — 1140 кг, 3453 см³, 370 л. с. при 7500 об/мин,

270 км/ч. БМВ-635CSi интересен тем, что дал путевку в жизнь многим пилотам Ф1 — Дж. Секотто, Т. Бутсену, М. Винкельхоку, К. Даннеру, Дж. Памеру, М. Зуреру, Г. Бергеру, П. Бельмондо, Э. Пирро, С. Юханссону.

Модель в масштабе 1:26 выполнена итальянской фирмой «Бураго». У нее открываются двери, капот, багажник, поворачиваются колеса и руль. Достаточно подробно показан салон. Однако дал себя знать традиционно уп-

рощенный подход фирмы к подобным масштабам — оставляет желать лучшего исполнение фар, указателей

поворота, облицовки радиатора, задних фонарей.

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ
Фото автора





МОТОЦИКЛЫ ЗАХОДЯТ НА ПОСАДКУ

«Много лет выступаю в мотокроссе, спорте небезопасном, но такой страх испытал впервые», — так прокомментировал свои впечатления о необычных соревнованиях, состоявшихся в Австрии, мастер спорта международного класса московский армеец Михаил Серафимович. Наверное, такое же мнение у его одноклубников Анатолия Овчинникова, Петра Сорокина, Дмитрия Николаева, спортсменов профессиональной команды «КамАЗ» Сергея Евдокимова, Алексея Глухова и харьковчанки, воспитанницы московской школы мотокросса Ларисы Житинской, составивших ему компанию в этом воляже.

Есть в Австрии горный курорт Вильдон. Чистый воздух и живописное озеро привлекают сюда немало отдыхающих. Но раз в году здесь особенно многолюдно: к местным красотам добавляется щекощущее нервы шоу — прыжки мотоциклистов с трамплина. «До приезда в Вильдон мы не знали, что нас ждет», — рассказывает М. Серафимович, — поэтому любезные организаторы предложили сначала пройти теоретическую подготовку — посмотреть видеофильм, снятый на прошлогодних соревнованиях. Не скажу, что ночь после него провели в глубоком сне. Узнали многое. Оказывается, и мотоцикл в полете обладает аэродинамическими качествами. Чтобы улучшить их, нужно снять передний щиток со стартовым номером и воздухозаборники для охлаждения двигателя. Но главное, начав полет с трамплина, сразу же тормозами заблокировать колеса — оказывается, только после этого переднее начинает движение вниз, уводя за собой машину. И не дай Бог опрокинуться — костей не соберешь. И еще нам поведали, что рекорд, показанный на этом трамплине, равен сорока шести метрам».

Соревнования проходили два дня — в субботу и воскресенье. Каждый участник, а прыгали только наши и австрийцы, имел десять попыток. Расстояние для разгона — по желанию, приземление — на склон горы, как у летающих лыжников. «В первый день дул сильный встречный ветер, — продолжает Серафимович, — никто рисковать не хотел, боялись опрокинуться в воздухе. Прыгали в основном на

сорок — сорок три метра. Ощущение, прямо скажу, не для слабонервных. Особенно страшно, когда подлетаешь к трамплину на скорости сто пятьдесят — сто восемьдесят километров в час и дальше ничего не видишь, только далеко внизу маленькие фигурки людей и игрушечные автомобильчики. Кажется, что от встающих дыбом волос даже шлем приподнимается. В полете страха уже не испытываешь — он продолжается не более трех секунд.

В первый день лучшим был Алексей Глухов — сорок пять метров. После этого организаторы нас зауважали и предложили вместо двухсотпятидесятикубовых «хонд» и «сузуки», на которых мы выступали, КТМ-пятисот. В воскресенье ветер утих и страсти разгорелись не на шутку. Первая моя попытка — повторение рекорда. Прыгает Дима Николаев — сорок семь метров. Его уже поздравляют с победой, но попытки не исчерпаны. Зато исчерпана, как говорят летающие лыжники, мощность трамплина: на этой отметке склон заканчивался и более дальние прыжки пришлось завершать приземлением на горизонтальную площадку. А это тоже страшно: мотоцикл, словно мячик, скачет на несколько метров вверх, пока его не обуздаешь. В третьей попытке я улетел на сорок восемь метров. Николаев прибавил к этому результату еще полтора метра. Наконец, Глухов показывает ровно пятьдесят. Я прыгал последним и отчетливо видел, что переднее колесо моего мотоцикла коснулось на отметке пятьдесят пять метров. Начались долгие споры судей, тренеров, мол, что-то не так. В итоге организаторы приняли соломоново решение — победу поделить между мной и Лешей Глуховым с результатом в пятьдесят метров. Платой за страх стали нам и другим участникам крупные денежные призы».

Но не Михаил Серафимович и не Алексей Глухов стали главными героями на склоне горы в Вильдоне. Больше всех аплодисментов и похвал со стороны прессы заслужила единственная среди участников женщина Лариса Житинская. Ее результат в 31 метр, показанный на «Сузуки-125», ее храбрость все называли фантастическими.

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. КНЯЗЕВА

В седле и под седлом ветераны

Покой им только снится. Эту фразу с полным основанием можно применить к победителям и призерам мировых первенств по мотокроссу прошлых лет: только в календаре ФИМ для них предусмотрено 12 официальных соревнований, шесть этапов чемпионата мира, не считая многочисленных товарищеских стартов. И почти всюду для ветеранов выдвигается одно условие — они должны выступать на мотоциклах, год выпуска которых относится к расцвету их таланта.

На некоторых состязаниях появляются и представители России. Так в Швеции среди 380 участников, разделенных на 22 возрастные группы, были чемпион мира 1965 года москвич Виктор Арбеков, известные в прошлом гонщики Андрей Дежинов (Санкт-Петербург) и Александр Яковлев (Владимир). Они стартовали среди 50-летних соответственно на «Сузуки-250» 1970 года выпуска, «Ковровце-250» (1965 г.) и ИЖ-350 (1968 г.). Андрей и Александр сошли из-за неисправности своих мотоциклов, а Виктор занял восьмое место. Победил в этой возрастной группе чемпион мира 1959 и 1961 годов в классе машин 500 см³ швед Стен Лундин.

Во Франции Арбеков и Яковлев выступали на «ковровцах-250» 1965 года выпуска, взятых из заводского музея. Виктор не закончил дистанцию из-за обрыва карбюратора, Александр же добрался аж до финала, где собрались все сильнейшие из 300 участников, независимо от возраста, и занял 11-е место. Зрители, наблюдавшие за борьбой ветеранов, не увидели, к сожалению, самого именитого кроссмена, шестикратного чемпиона мира в классе 250 см³ бельгийца Жозеля Робера, обещающего здесь стартовать на «Сузуки» двадцатилетней давности. Он предпочел опекать своих воспитанников-мальчишек на национальном первенстве.

Б. ПЕТРОВ



ТЕАТР ОДНОГО АКТЕРА

Русские долго запрягают, но быстро ездят. Пожалуй, до последнего времени в справедливости мудрого изречения наших предков не приходилось сомневаться. Однако «новейшая» история отечественных кольцевых автогонок способна опровергнуть и более непоколебимые истины.

Нет, запрягают у нас, конечно, по-прежнему долго. Многие уважаемые люди из солидных спортивных организаций все еще продолжают судить-рядить, какой быть новой интернациональной формуле 1600, призванной заменить канувший в Лету Кубок дружбы. Множатся проекты, разрастаются требования, появился даже опытный образец нового гоночного автомобиля. Правда, поразить воображение собратьев по бывшему социалистическому лагерю и прочей международной общности пока не удается.

А вот быстро ездят совсем другие русские, точнее другой. Москвич Александр Потехин в минувшем году успешно стартовал в пяти этапах соревнований «Формула Евро-Кап». Причем выиграл все пять и по итогам сезона занял третье место. Ока-

зывается, далеко ходить не надо. Изобретаемый у нас «велосипед» уже давно существует в Германии.

Еще два года назад Люц Блютцен провел «Спорт фарер трофи серию», объединяющую несколько кольцевых гонок. А в прошлом сезоне она получила название «Евро-Кап». Требования весьма демократичны. Подходят шасси многих распространенных европейских формул, в том числе «эстоний-21» и -25. Для моторов разного рабочего объема и степени форсировки предусмотрены две группы. В одну попадают наши автомобили Е-1600, в другую — «Восток». Немаловажно и то, что русские, польские, немецкие, чешские спортсмены могут обойтись минимальными переделками уже имеющейся техники. Необходимо соблюдать уровень шума, ограниченный 102 децибелами, и обязательно установить катализатор отработавших газов. Сложности вполне преодолимые. С точки зрения престижа перспективы тоже неплохие. Например, в минувшем сезоне состоялось восемь этапов на пяти трассах Германии, Чехословакии, Польши и Бельгии.

— Жаль, большинство талантливых спортсменов России и Польши не выступают в этих соревнованиях. Триста пятьдесят марок стартового взноса сейчас могут заплатить немногие, — посетовал Александр Потехин. — Дело в том, что «Евро-Кап» еще очень молод и пока не привлёк внимания крупных западных фирм. Он существует в основном за счет средств участников. Но стоит состязаниям стать более представительными и, следовательно, интересными, как замкнутый круг разорвется. Появятся меценаты, деньги, возрастет престиж, и тот же стартовый взнос, наверняка, уменьшится.

Может быть, слегка лукавит чемпион страны, и «Евро-Кап» еще надолго останется театром одного русского актера — Потехина? Ведь его поддерживают два состоятельных спонсора — «Мотюль» и «Интервилс». Пожалуй, нет, на трех этапах «Евро-Кап-92» выступал москвич Андрей Кретов, один раз появился опытный Эдгард Линдгрэн. Хочется верить, что в нынешнем году на трассах Кубка блеснут мастерством Козанков, Нестеров, Одинцов и другие представители «старой гвардии».

Так стоит ли придумывать какой-нибудь новый вариант дешевой и массовой европейской формулы? Может быть, обратиться к опыту немцев, уже нашедших и воплотивших вполне разумное решение.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

БЕРЕГИТЕ ЖЕНЩИН!

Говорят, на Западе повышенный интерес ко всему русскому постепенно угасает. Но только не тогда, когда речь заходит о представительницах слабого пола.

В апреле две гонщицы московского автотоклуба Ирина Куракина и Наталья Федосова отправились в Италию на состязания с романтическим названием «Двенадцать часов Линьяно». Этот небольшой городок на побережье Адриатического моря известен своими традиционными соревнованиями по эндуро, на которые каждую весну собираются сильнейшие спортсмены Европы. Среди них сияют и «звезды» первой величины. Например, завсегдатаи африканских ралли-марафонов Эдди Ориоли и Денни Лапорт. Казалось бы, в такой титулованной компании наших девушек просто никто и не заметит. Так ведь нет, не затерялись. Даже столь авторитетный журнал, как «Моточиклизмо», посвятил несколько строк их выступлению. А гостеприимные итальянцы не захотели сразу отпустить домой обаятельных русских синьорит.

Уже через две недели обе стали участницами международного мотокросса — этапа европейского «Женского кубка» в местечке Фаэнца недалеко от легендарной Имолы. Вместе с ними впервые в Старом Свете дебютировали четыре американки. Надо сказать, новички оказались не из робких. В пятерку лучших пробилась только две итальянки. Второе и четвертое места заняли гонщицы из Техаса Ди Энн Вуд и четырнадцатилетняя Кристи Шелли, пятое — наша Федосова. Причем за время совместных баталий девушки двух стран успели не только познакомиться, но и подружиться. Тут же нашелся повод продолжить общение. Тамми Райс — президент американской женской ассоциации мотоспорта пригласила русскую команду попробовать силы на кроссе в условиях высокогорья Калифорнии.

Видимо, памятуя сложности освоения «дикого Запада» первопроходцами, наши гонщицы отправились в Америку усиленным соста-

вом. К Федосовой и Куракиной присоединилась Лариса Козлова. Кто знает, с какими соперницами придется встретиться на незнакомых, да к тому же юбилейных соревнованиях?

И действительно, на трассе 25-го кросса «Маммос-моунтан», названного в честь одноименной горы, появились лучшие спортсменки Соединенных Штатов. В том числе закончившая было выступление пятикратная чемпионка Америки. Кроме того, женщины за океаном, похоже, не уступают сильному полу в мастерстве. На тренировках они показывают одинаковое время с юношами, соревнующимися на мотоциклах того же класса. Тем приятней было уз-

нать результаты наших девушек по окончании заездов. Наталья Федосова заняла седьмое, Ирина Куракина — восьмое, Лариса Козлова — девятое место.

Выяснилось, что и некогда знаменитый опасными приключениями «Запад» за последнее время несколько изменился. Бывшее убежище конфликтующих с законом личностей теперь богато истинными джентльменами, которые предоставили гостям три мотоцикла «Кавасаки», полный комплект спортивного оборудования, приобрели обратные билеты. А отец американской гонщицы Кристи Шелли позаботился о новых подругах дочери — оплатил заранее часть расходов нашей команды.

И уж совсем неожиданным стало предложение Тамми Райс попробовать провести в 1993 году Кубок мира по женскому мотокроссу. С этапами в Америке, Италии, Австрии, Франции и финалом в Москве. Причем представлять интересы американской федерации в Европе и координировать действия скорее всего будет Леонид Майоров, сопровождавший наших девушек во всех зарубежных поездках.

Да, дело, видимо, не только в моде на русских красавиц. Ведь после Геннадия Моисеева наши кроссмены не добивались на международной арене сколь-нибудь заметных успехов. А девушкам, пожалуй, это удалось. Оказывается, они способны самостоятельно «открыть» Америку, покорить сердца зрителей и зарабатывать награды. Мы отстаем, дорогие мужчины. Давайте же беречь своих женщин, на них вся надежда.

В. КРЮЧКОВ



Мы продолжаем рассказ о подготовке к соревнованиям по картингу в классе «Союзный» 125-кубового двигателя дорожного мотоцикла «Минск» (начало см. в № 5 1992 г., продолжение — в № 1 1993 г.).

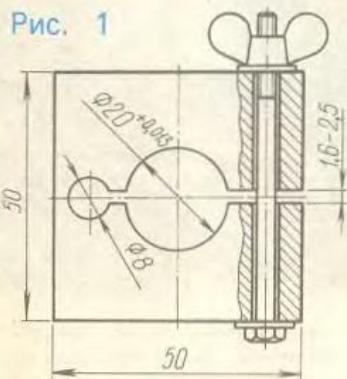
Прежде чем приступить к сборке коленчатого вала, необходимо тщательно проконтролировать имеющиеся детали.

У цапф коленвала не должны быть заматы отверстия центров. Коренные подшипники должны плотно сидеть на полуосях, но надеваться на них усилием руки — такая посадка (практически без натяга) обеспечивает самоцентрировку вала в осевом направлении и облегчает сборку-разборку мотора.

Разница диаметров отверстий под запрессовку пальца в правой и левой щеке не должна превышать 0,02 мм (в противном случае потребуются ступенчатый палец), а их эллипсность и конусность — 0,01 мм. Диаметр пальца подбирается так, чтобы при запрессовке обеспечивался натяг $0,08 \pm 0,01$ мм. В случае применения самодельного пальца, как правило, требуется его доводка. Обычно ее проводят на токарном станке при помощи притира (рис. 1) и алмазной пасты до зеркального блеска. Эту операцию протачивают на малых оборотах станка — 80—120 об/мин с небольшим прижимным усилием (от проворота притир удерживают руками). Притирают палец равномерно по всей поверхности, периодически проверяя микрометром конусность (не более 0,002 мм).

Для удобства самодельные пальцы изготавливают парно (рис. 2) и притирают каждый из них поочередно,

Рис. 1



Притир пальца нижней головки шатуна, изготовленный из чугуной пластины толщиной 10—14 мм.

МОТОР «СОЮЗНОГО» КЛАССА

зажимая другой в патроне станка. После доводки перемычку разрезают вулканизовым кругом. Длину пальца рассчитывают так, чтобы при запрессовке он служил упором для прессы и автоматически обеспечивал осевой зазор в подшипнике 0,2—0,3 мм. Иными словами, она равна толщине правой и левой щеки, двух шайб, шатуна плюс 0,2—0,3 мм.

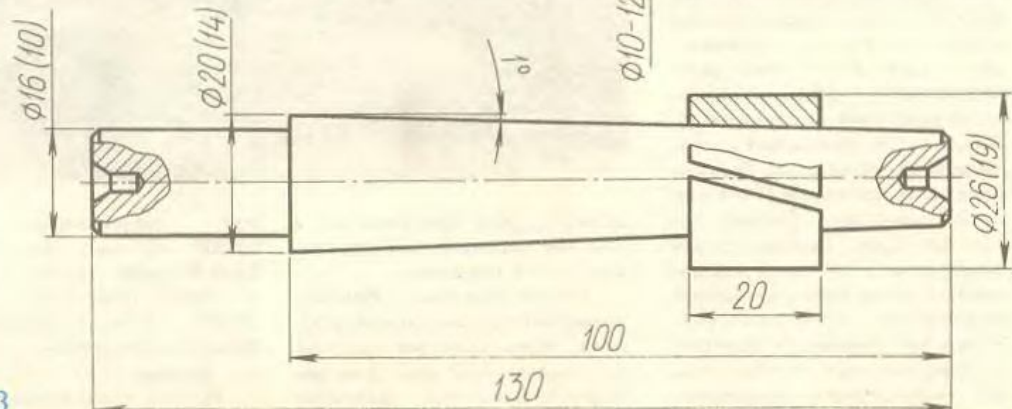
Комплект иголок подшипника нижней головки шатуна (от двигателя «ЧеЗет-125») подбирают так, чтобы разница их диаметров не превышала 0,002 мм. Толщину иголок измеряют рычажным микрометром. Если сепаратор комплектуют отечественными иголками — предпочтительнее из стали ШХ, а не У8.

Доводки требует обычно и рабочая поверхность нижней головки самодельного шатуна, чтобы устранить эллипсность, конусность и другие возможные отклонения, возникающие при шлифовке, и получить необходимую чистоту поверхности. Размеры простейшего притира в

Сдвоенные пальцы нижней головки шатуна.

Простейший притир отверстий подшипников шатуна. В скобках указаны размеры притира для отверстия верхней головки.

Рис. 3

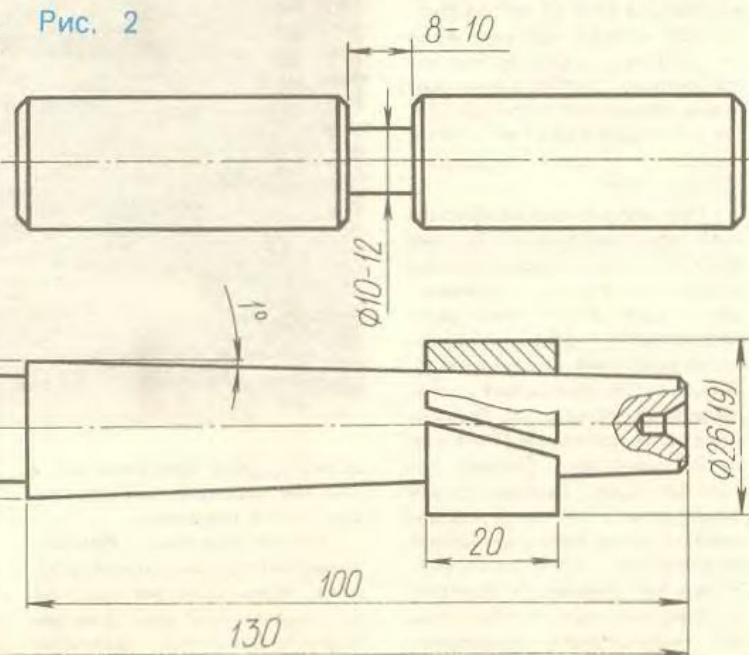


виде стального конуса с надетым на него цилиндрическим разрезным чугуном кольцом приведены на рис. 3.

Ввиду сложности непосредственного измерения радиального зазора в шатунном подшипнике его контролируют косвенно. Палец в сборе с подшипником по торцам зажимают в тисках и определяют свободный ход верхней головки шатуна, покачивая ее в плоскости, перпендикулярной плоскости вращения коленвала. Величина этого хода должна быть в пределах 1,0—1,2 мм. Такой периодический контроль необходим и во время эксплуатации двигателя. Мотор лучше перебрать, не дожидаясь поломки, если свободный ход достигает 1,6—1,7 мм.

Отверстие верхней головки шатуна не требует столь тщательной доводки. Здесь устраивают обычно чистоту обработки, полученная на шлифовальном станке, а вместо подшипника от «ЧеЗета» можно использовать насыпные иголочки без сепаратора.

Рис. 2



Радиальный зазор в том и другом случае — от 0 до 0,05 мм. Подробнее о сборке этого узла будет рассказано в следующих публикациях.

После контроля и необходимой доводки все детали коленвала промывают в керосине или бензине, тщательно протирая чистой тряпкой поверхности, которые притирались с алмазной пастой. Затем моют еще раз с мылом и протирают насухо.

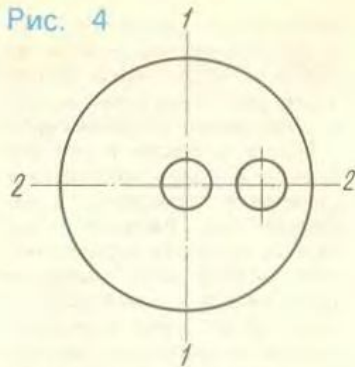
Для запрессовки вала наиболее удобен ручной винтовой пресс с усилием 7—10 т. Можно использовать большие станочные тиски при условии, если тисочный винт расположен на уровне губок (чтобы во избежание перекосов ось винта была как можно ближе к оси шатунного пальца).

Фаски на пальце и отверстиях щек скругляют, а в качестве смазки используют масла, сохраняющие пленку при высоких удельных давлениях: гипоидное трансмиссионное, ТАД и др.

Порядок сборки коленвала таков. В одну из щек запрессовывают палец. На пальце собирают подшипник (сепаратор смазывают «Литолом»), чтобы не выпадали иголочки) и устанавливают шатун.

Другую щеку перед напрессовкой на палец центруют (уже в тисках или прессе), прикладывая одновременно к обеим щекам по окружности плоскую пластину. Прессуют сначала примерно наполовину. Затем вал снимают с прессы, вновь проверяют взаиморасположение щек и при необходимости правят. После окончательной сборки контроли-

Рис. 4



Воображаемые плоскости проверки биения коленвала.

руют осевой и радиальный зазоры подшипника.

Далее вал устанавливают в невращающиеся (!) центры и проверяют биение щек. Для этого к посадочным местам коренных подшипников левой и правой цапф (как можно ближе к щекам) подводят стрелочные индикаторы. Контроль проводят обычно по двум воображаемым плоскостям (рис. 4): 2—2 — она проходит одновременно через ось кривошипа и пальца, и 1—1, перпендикулярную ей.

Установив вал в той или иной проверочной плоскости, его поворачивают в центрах на 180° и наблюдают за перемещением стрелки индикатора: «+» или «—».

При проверке биения могут возникнуть следующие ситуации и их сочетания (рис. 5): а — необходимо повернуть вокруг пальца одну из щек относительно другой ударами медного молотка (разумеется, вал для правки снимают с центров); б — нужно добиться параллельности щек, сжав их в тисках с нужной стороны. В обоих случаях (а и б) перед рихтовкой между щеками вала со стороны, противоположной пальцу, с небольшим усилием вставляют клин (рис. 6, 7); в — щеки вала сжимают в тисках; г — щеки разводят, вбивая клин.

При отсутствии необходимых приспособлений биение вала можно проконтролировать и одним индикатором. Для этого вал устанавливают в центры токарного станка (невращающиеся), а индикатор зажимают в резцедержателе (рис. 8). Выбрав плоскость проверки (1—1 или 2—2), измеряют биение одной из щек. Против точки замера на этой щеке карандашом отмечают показания индикатора: «+» или «—». Затем вал снимают с центров и переставляют, чтобы этим же индикатором проверить

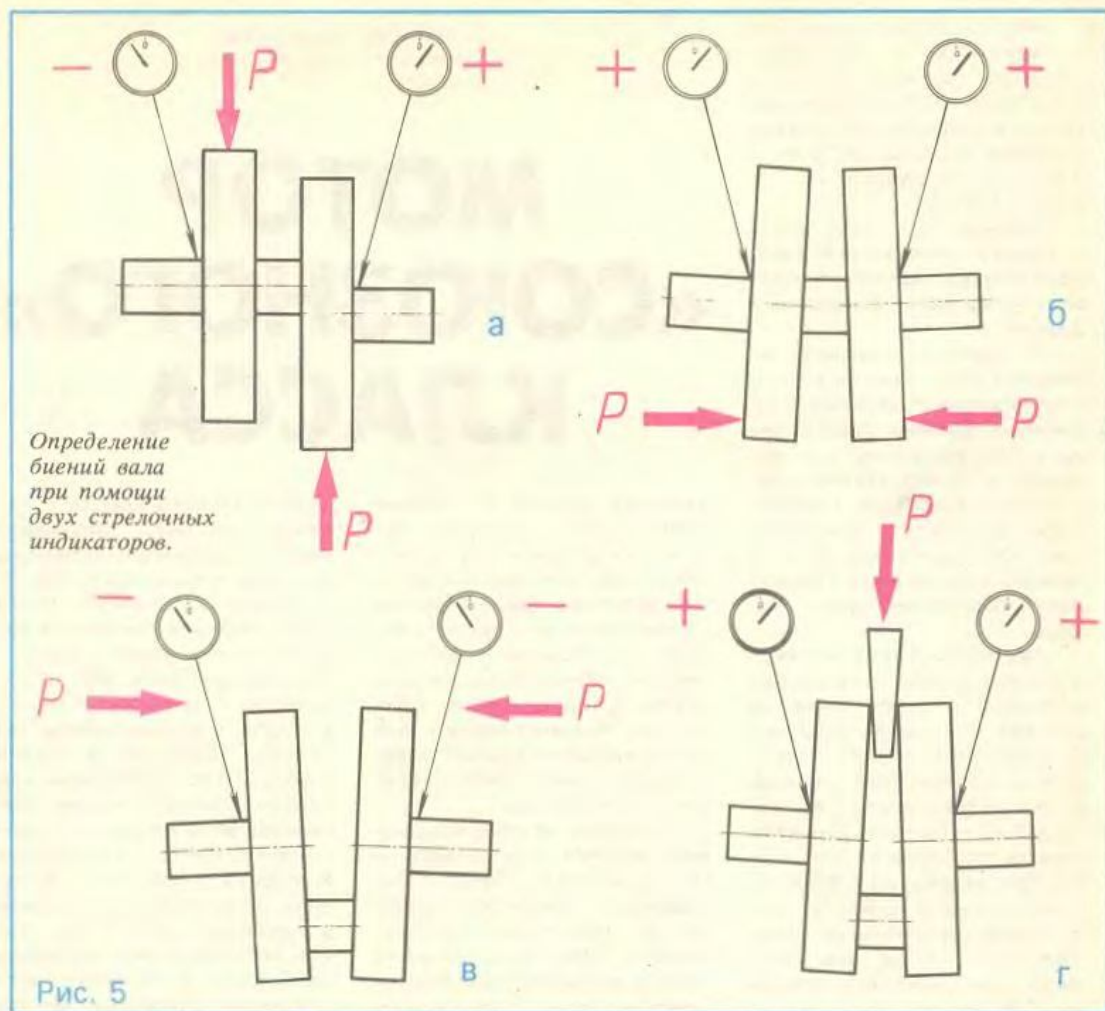
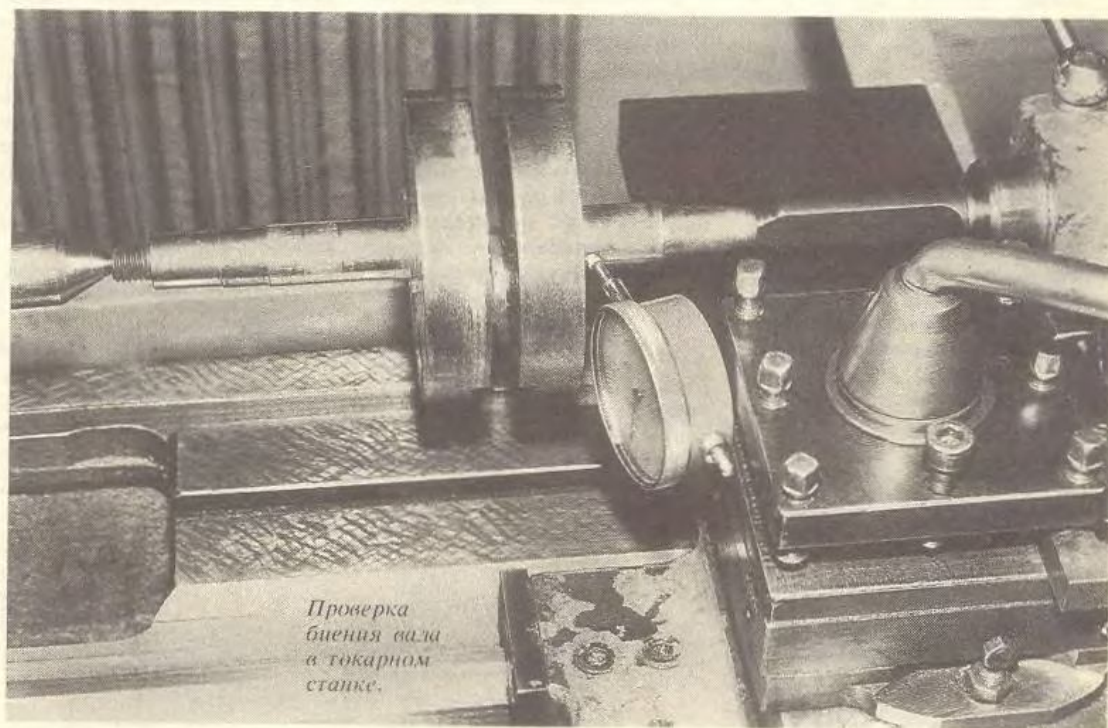


Рис. 5



Проверка биения вала в токарном станке.

другую щеку (разумеется, в той же проверочной плоскости, что и первую).

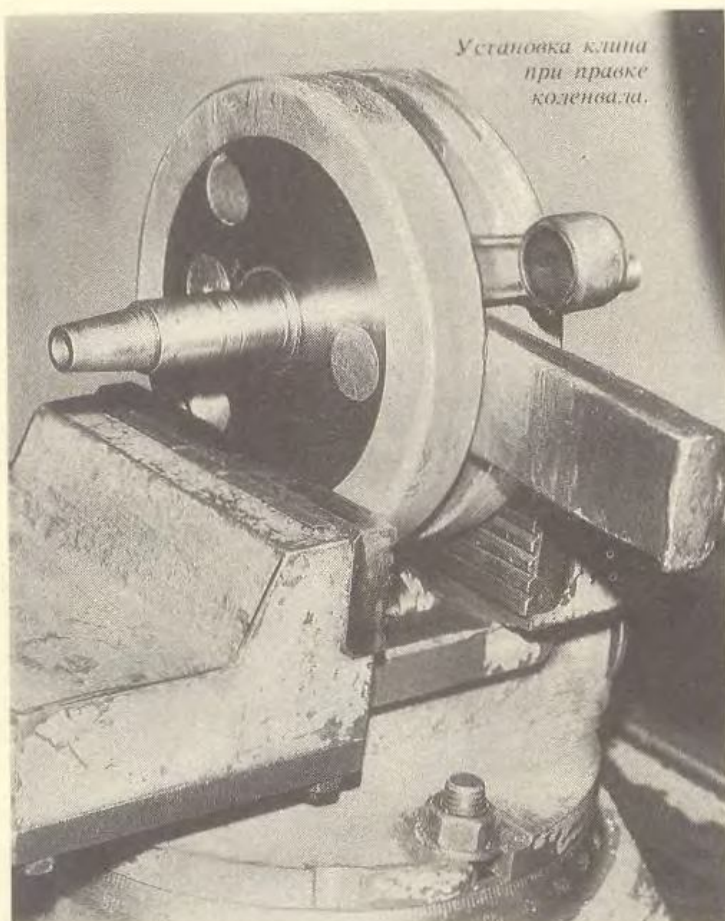
После рихтовки биение, замеренное при полном обороте коленвала, не должно превышать 0,02 мм. Для малофорсированных двигате-

лей, развивающих до 10 000 об/мин, оно может быть больше — 0,03—0,04 мм, а при оборотах свыше 11 000 об/мин желательна более высокая точность сборки (биение 0,01—0,015 мм). Кстати, значительно упро-

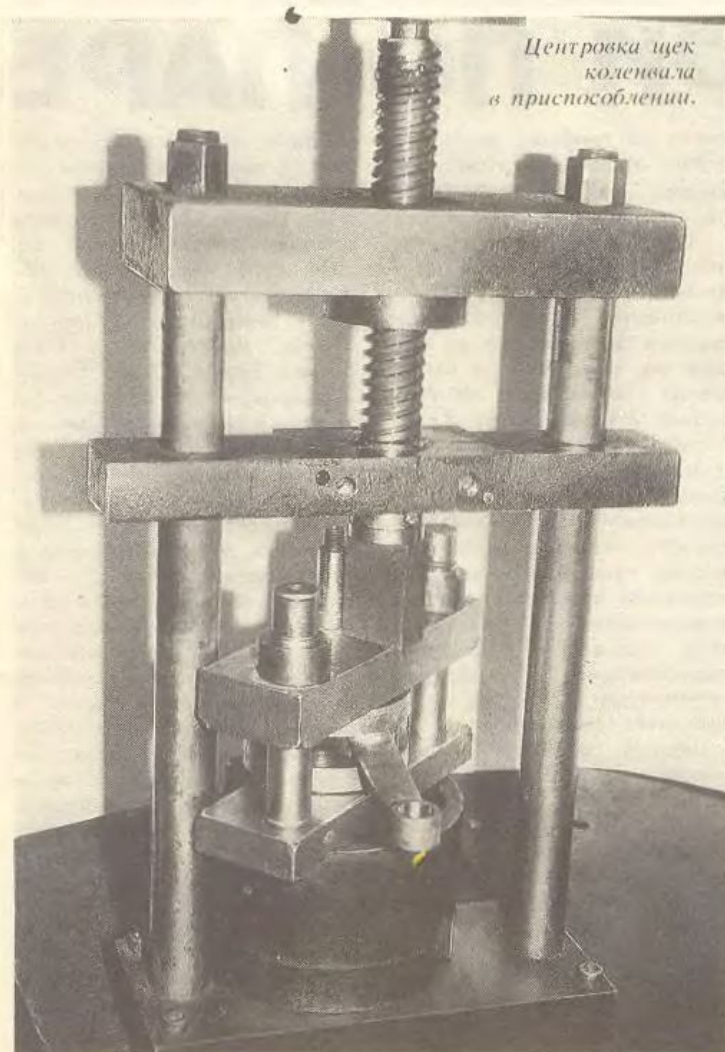
щает сборку вала приспособление (рис. 9), обеспечивающее точную центровку его щек при запрессовке.

А. СИСЮКИН

Продолжение — в № 4 АМС 1993 года.



Установка клина
при правке
коленвала.



Центровка шек
коленвала
в приспособлении.

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Восстанавливаю неработающие свечи зажигания всех типов, в т.ч. гоночные, с высоким калильным числом и импортные. Свечи не должны иметь механических повреждений.

Стендовые испытания двигателей любого типа мощностью до 70 л.с. с целью определения мощности, регулировки, форсировки, подбора выпускной системы двухтактных двигателей. Тел. в Москве (095) 412-14-47, сл. 195-33-21, Попов Юрий Михайлович (после 18.00).

Меняю журналы "За рулем", "Мото", "Мотор-ревию", "Свет мотору", "Мотор", "Ауто-Мотор", газеты "Авто", "Авто-ревию", "Клаксон", "Авто-мото-свят" на журналы "АМС-Автомотоспорт" № 1, 2, 1990. Куплю "Мотор" до 1984, Piloty F1, Grand Prix sport, Automotosport, Marlboro Grand Prix Guide, книги по Ф-1, автототоспорту. Адрес: 392020, г. Тамбов, ул. Сакко и Ванцетти, 121/71, кв. 97, тел. (075) 47-05-41, Епихин Александр Борисович.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" за 1992 год (кроме №№5,6), масштабные модели автомобилей BMW850i, BMWZ1, BMW 318, BMW M3 CABRIO, BMW 535, BMW M3, BMW 21, BMW635CSi в масштабах 1:40, 1:41, 1:43. Адрес: 665475, Иркутская обл., Усольский р-н, п. Средний, 12-19, Волгову А. А.

Обменяю: поршни "ЧеЗет-400/514" (3 рем. без колец) на "ЧеЗет-125/516" (3 рем.); поршни "ЧеЗет-350/472-5" (2 рем., правый, гр.Б) на "ЧеЗет-350" (1 рем., правый) или "Ява-634". Поршневые кольца "ЧеЗет-125/516" (номинал — 12 шт., 1 рем. — 10 шт., "ИЖ-ПС" номинал — 4 компл.); сальники к кроссовым мотоциклам "ЧеЗет" (50x65x8 — 4 шт., 20x47x10 — 4 шт.); сальники 1,2-50x70-1 на запчасти к кроссовым "ЧеЗетам" моделей 516, 513, 514, ИЖ-6.216, мопедам.

Купим: гильзы или цилиндры, поршни и поршневые кольца (номинал и ремонтные) к мопедам "Дельта-кросс", "Карпаты-кросс", раму ЧЗ-125/516. Адрес: 215100, Смоленская обл., г. Вязьма, ул. Пушкина, 25, ВЭТЗ, профком, мотоклуб, телефон: (231) 6-21-72, в раб. дни с 18 до 21, в выходные с 14 до 18.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" за 1990-91 год; "Авто-ревию" за 1991 (комплект). Продаю журналы "За рулем". Адрес: 150052, г. Ярославль, пр-кт Дзержинского, д. 67, кв. 24, Чикину С. В.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" № 4—1992, № 1—1993; "Мото" №№ 2-4—1992, № 1—1993. Адрес: 654035, г. Новокузнецк, пр-кт Металлургов, 2-5, Пелюгаеву Н.

Продаю кроссовый мотоцикл "ЧеЗет-125-516.0", новый, 1990 г., есть новые запчасти. Адрес: 640026, Курган, ул. Пушкина, д. 69, кв. 23, Смирнову А. Г.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" №№ 2, 4, 6—1991; "За рулем" до 1970 г., некоторые номера за 1970—1976, 1981, 1984—1986, №№ 1, 3, 7—1977, 12—1979, 2, 11, 12—1983, 5, 6—1992; газету — "Авто-ревию" за 1991-92 г. Куплю или обменяю модели автомобилей (масштаб 1:43). Телефон в Нижнем Новгороде: (8312) 46-69-46, Алексей.

Объявления частных лиц публикуются в журнале "Автомотоспорт" БЕСПЛАТНО.

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



ВСЯКОЙ ТВАРИ ПО ПАРЕ



Что общего может быть у библейского Ноя, спасшего когда-то все живое на Земле от всееленского потопа, с американским бизнесменом, делающим деньги на автогонках? Не спешите с ответом, сходства может оказаться гораздо больше, чем кажется на первый взгляд.

Почти четверть века назад, в 1969 году, некто Джон Бишоп организовал автомобильные состязания с призовым фондом в три тысячи долларов. Сумма эта не могла, конечно, заинтересовать сколько-нибудь сильных пилотов. Поэтому и на трибунах собралось всего лишь 348 человек.

Однако Бишоп такое начало не обескуражило. Его целью было — ни много ни мало — организовать целый

чемпионат. Если учесть, что к тому времени в Америке проходили по меньшей мере пять автогоночных первенств, пользующихся широчайшей популярностью, задача Джона выглядела почти безнадежной. Формула «Инди», мощные спорт-прототипы Кан-Ам, гонки легковых автомобилей NASCAR, кросс и дрегстеры, казалось, поделили между собой симпатии американских любителей автоспорта. Чтобы привлечь зрителей, нужно было предложить что-то новое. Но что?

«Я хочу дать своим соотечественникам почувствовать неповторимую атмосферу гонок на выносливость. А кроме того, всем, думаю, будет любопытно взглянуть, кто окажется сильнее — европейские прототипы или американские спортивные автомобили». «...Будет любопытно...» — вот на чем основывались планы Бишоп. В отличие от праведника Ноя его интересы ограничивались материальной выгодой. «Неповторимая атмосфера» нужна была лишь постольку, поскольку помогала при-

влекать на трибуны зрителей, а без этого, как говаривал Бишоп, «всякая экономика летит к черту».

Но может быть главное, что придумал этот предприимчивый американец, — разнообразие. Чемпионатов должно быть несколько, решил он, и вместе со своей женой Пэг основал «Интернешнл Мотор Спорт Ассошэйшн» (Международную ассоциацию автоспорта). Так было положено начало этому семейному (как в Библии) ковчегу, «на борту» которого вскоре суждено было объединиться едва ли не всем разновидностям американских кольцевых автогонок, известнейшим командам, знаменитым фирмам, лучшим пилотам мира.

Первые соревнования состоялись 18 апреля 1971 года в Дэнвилле. В программу IMSA тогда входили две, как называют их американцы, профессиональные серии в четырех классах автомобилей. Главная, GT объединяла спортивные автомобили, так называемые «силузты», сконструированные

на базе серийных, но имевшие со своими родичами чисто внешнее сходство. Класс GTU (Грэнд Туринг Андер, рабочий объем мотора до 3000 см³) чаще всего европейского происхождения, как, например, «Порше-914/6». Другой класс GTO (Грэнд Туринг Овер, свыше 3 литров) — это в основном традиционные американские спортивные и псевдоспортивные машины типа «Шевроле-Корветт» и «Камаро», «Понтиак-Файрбед», «Форд-Мустанг», чьи V-образные «восьмерки» даже в серийном варианте развивали по несколько сот лошадиных сил. В небольших мастерских их облегали, снабжали гоночными колесами и подвеской, еще увеличивали мощность и получались настоящие монстры, которые сами американцы называли «мускулистые автомобили». Другая серия, «Интернешнл Седанс» объединяла два класса серийных машин.

Таким образом, уже в первом сезоне зрители увидели четыре различных чемпионата, но при этом все

четыре класса автомобилей боролись друг с другом одновременно на одной трассе.

Нельзя сказать, что новоявленные состязания сразу получили широкое признание — во всем, что касается автомобилей, американцы достаточно консервативны. Поэтому в первой половине 70-х IMSA вела трудную борьбу за существование. Зрители предпочитали гонки «индикаров», чемпионаты NASCAR и Кан-Ам. Однако уже в 1972 году Бишопу удалось заручиться поддержкой могущественного спонсора — концерна «Рейнгольдс Табакко».

Мало-помалу популярность соревнований росла. В 1973 году этапом чемпионата стала одна из известнейших гонок Америки — 12-часовые соревнования в Себринге. Еще через два года Бишопу удалось запустить в свой ковш «24 часа Дайтоны», столь же популярные за океаном, как «Ле-Ман» в Европе. А всего в 1975 году программа IMSA включала 17 этапов. Серьезно заинтересовались новинкой европейские автомобильные фирмы. Лишь в 1976—1977 годах Алу Холберту на «Шевроле-Монца» удавалось опережать их машины. В остальном на трассах IMSA не было равных знаменитым «порше» моделей «911S», «Каррера RSR» и «935». Хорошо асистируют им «баварские жеребцы» БМВ-3,0CSL. Правда, за рулем их сидели, в основном, американцы — Питер Грегг, шестикратный чемпион IMSA, Херли Хейвуд и упоминавшийся уже Хол-

берт, рекордсмен этих состязаний по числу побед — 49.

Но вскоре вслед за автомобилями потянулись за океан и пилоты — англичане Брайан Редман и Джон Фитцпатрик, французы Клод Балло-Лена и Боб Воллек, итальянцы Мартино Финотто, Карло Факетти и Джанпьеро Моретти, немцы Рольф Штоммелен, Ханс-Йоахим Штук, Рейнхольд Йост и многие другие, кому из-за чрезвычайно обострившейся конкуренции не удавалось пробиться к вершинам европейского автоспорта.

Кроме того, победы в IMSA стали котируются достаточно высоко и среди американских гонщиков. Так на борту бишоповского ковчега появились настоящие местные звезды, а также молодые пилоты, которым вскоре предстояло выйти в лидеры самых престижных чемпионатов США. Джонни Радерфорд, Рик Мирз, Бобби Рейхол, Эй Джей Фойт, отец и сын Анзеры, Дэнни Салливан и Ари Линдик — вот далеко не полный список фамилий, которые можно найти среди победителей и призеров этапов IMSA.

Естественно, такой наплыв звезд способствовал популярности соревнований. А Бишоп тем временем «населял» свою Ассоциацию все новыми классами.

В результате в прошлом сезоне IMSA представляла собой совершенно уникальный конгломерат из дюжины самостоятельных чемпионатов по кольцевым гонкам. Не каждая национальная федерация может похвастать

таким разнообразием. Скажем, в «застойные» годы в Советском Союзе разыгрывалось около трех десятков чемпионских медалей, но во всех видах автоспорта.

Однако спортивные федерации — организации не коммерческие, а IMSA — преуспевающая фирма, доходы которой растут с каждым годом. Как это удается? Достаточно просто. По примеру «старших братьев» — чемпионатов CART и NASCAR — Бишоп сумел заручиться поддержкой богатых спонсоров, так что теперь основное бремя финансовых затрат возложено на плечи меценатов. Мало того, что практически все этапы проходят под эгидой различных фирм, сами гоночные серии носят имена собственных спонсоров.

Безусловно, главная из них — чемпионат «Кэмел GT». Эти состязания задуманы как двойник чемпионата мира спорт-прототипов. Но по своей популярности — среди зрителей, пилотов и производителей гоночной техники, а также спонсоров, владельцев трасс, телевидения — уже несколько лет назад обогнали мировое первенство, проводимое ФИСА. Вернее, проводившееся. Как мы уже сообщали, эти соревнования, история которых насчитывает ровно сорок лет, бесславно скончались. И немалая доля вины в этом лежит на международной федерации, за последние 15 лет так и не сумевшей разработать приемлемые для всех технические требования.

А вот Бишопу это удалось. Продолжая придержи-

ваться основного своего принципа, главное — интересы зрителей, он стремился привлечь к состязаниям как можно больше команд, фирм и гонщиков. Чтобы максимально уравнивать шансы участников, была разработана так называемая «скользящая шкала». Она ограничивает минимальную массу автомобиля в зависимости от типа и рабочего объема его двигателя. Разрешается использовать турбонаддув, ставший для ФИСА камнем преткновения. Такие моторы не могут иметь рабочий объем свыше 3 литров, а безнаддувные двигатели, устанавливаемые на спорт-прототипы класса GT, — до 6,5 литра. Минимальный же вес машин колеблется от 726,4 до 953,4 кг.

Nissan NPT-91	953,4 кг
3.0L V-6, 2 турбо	
Porsche 962C	919,35 кг
3.0L V-6, турбо	
Eagle Mk III Toyota	871,68 кг
2.1L P-4, турбо	
Mazda RX-792P	
Potop-4	794,5 кг
Spice Oldsmobile	771,8 кг
5.5L V-8	
Spice Chevrolet	862,6 кг
6.5L V-8	
Jaguar XJR-12	930,7 кг
6.5L V-12	
Jaguar XJR-16	953,4 кг
3.0L V-6, 2 турбо	

«Скользящая шкала» позволяет получить необычайное разнообразие конструкций. Среди главных конкурентов — рядная 4-цилиндровая «Тойота» и 12-цилиндровый V-образный «Ягуар»

IMSA CAMEL GT Series'92		Возраст	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Очки
		1.02	23.2	21.3	26.4	25.5	31.5	14.6	28.6	19.7	26.7	30.8	4.10	11.10		
1	Хуан-Мануэль ФАНХИО II (RA), "Игл-МкIII"	35	18*	C	+25*	2	+20	15	+20*	20	+20	+15*	+20*	+20	C*	215
2	Дейви ДЖОНС (USA), "Ягуар-XJR12D/14"	28	+28	6*	15	+20*	A*	+20*	10	+12*	12	C	—	15	12	169
3	Джефф БРЭБХЭМ (AUS), "Ниссан-R90C/ NPT91/NPT92"	40	C	+20	20	3	15	12	15	C	C	6	12	12	15	132
4	Пи Джей ДЖОНС (USA), "Игл-МкIII"	23	20	A	13	4	C	4	12	C	15*	20	15	4*	+20	131
5	Оскар ЛАРРАУРИ (RA), "Порше-962C"	38	0	10	17	10	6	8	3	10	C	8	4	C	—	76
6	Джанпьеро МОРЕТТИ (I), "Порше-962C"	52	C	4	17	6	C	A	6	6	—	4	6	10	—	59
7	Дэвид ТЕННИСОН (CDN), "Кугуар-C26S", "Спайс-90P"	23	C	8	C	8	8	3	2	8	8	10	—	—	C	55
8	Прайс КОББ (USA), "Мазда-RX-792P"	38	—	—	—	1	10	6	0	15	2	C	10	6	C	50
9	Чип РОБИНСОН (USA), "Ниссан-R90C/ NPT91/NPT92"	38	C	12	C	A	15	—	—	C	6	12	—	—	—	45
10	Энди УОЛЛАС (GB), "Игл-МкIII"	31	18	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
	Дэвид БРЭБХЭМ (AUS), "Ягуар-XJR12D"	27	28	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
	Том КЕНДАЛЛ (USA), "Интрепид-RM1"	26	—	C	—	15	C	10	8	—	C	—	C	—	10	43

1 — "Ролекс-24", Дайтона Бич; 2 — "Тойота Гран-при", Майами; 3 — "12 часовая Интернешнл Кэмел Гран-при оф Эндьюранс", Себринг; 4 — "Ниссан Гран-при оф Род Атланта", Брайзтон; 5 — "Тойота Тракс Гран-при", Лайм Рок; 6 — "Ниссан Гран-при оф Огайо Кэмел GT", Лексингтон; 7 — "Гран-при дю Марди Грас", Нью-Орлеан; 8 — "Кэмел Континентал IX", Уоткинс Глен; 9 — "Гран Ауто Саппли Кэмел GT", Монтерей; 10 — "G. I. Goe's Кэмел Гран-при", Портленд; 11 — "Ниссан Гран-при оф Род Америка", Эдмонт Лейк; 12 — "Гран-при оф Феникс", Феникс; 13 — "Кэмел Гран-при оф Грейтер Сан-Диего", Дель-Мар. Система начисления очков: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1; в Дайтоне всем прибавляется по 8 очков, в Себринге — по 5; по одному очку начисляется спортсмену, показавшему лучшее время круга в гонке (*), на тренировке () и лидировавшему большую часть дистанции (+). C — сход по техническим причинам; A — авария; прочерк — не стартовал.

второе большего рабочего объема, один из лучших гоночных моторов 80-х годов 6-цилиндровый «боксер» «Порше» и 6,5-литровая V-образная восьмерка «Шевроле», базирующаяся на серийном блоке. А кроме того, V-образные «турбошестерки» «Ниссан» и «Ягуар», 5,5-литровый «Олдсмобил» и даже роторная «Мазда».

Но и это еще не все. Стремясь еще больше расширить число участников (а может, преподать урок все той же ФИСА, которой осуществить подобную идею так толком и не удалось), в 1985 году Бишоп открыл новый «легкий» класс прототипов «GT Лайтс» (безнаддувные моторы до 3,4 л). Кроме того, в гонках «Кэмел GT» могут принимать участие машины, подготовленные по регламенту европейской группы С. Учитывая, что требования к аэродинамике машин IMSA чуть либеральнее, «европейцы» могут быть на 45,4 кг легче. И, наконец, в Дайтоне и Себринге старт открыт для «лемановских» прототипов, чьи наддувные моторы не вписываются в требования IMSA. Хотя топливные баки этих машин ограничены 100 литрами и они не могут занимать первый ряд на старте, а их водители не получают зачетных очков, тем не менее на призовые могут твердо рассчитывать. Как это, кстати, и произошло в прошлом сезоне с японцами М. Хасеми, К. Хосино, Т. Сузуки и шведом А. Олофссоном в 24-часовой гонке в Дайтоне. На «Ниссане-R91CP» они прошли 762 круга со средней скоростью 179,4 км/ч и получили 73 тысячи долларов.

Призовые — одна из изюминок IMSA. Их сложная система наводит на крамольную мысль о том, что табачные, автомобильные и прочие короли заинтересованы исключительно в том, чтобы не оскудевали кошельки пилотов. Судите сами. В среднем три с половиной тысячи долларов презентуют на каждом этапе гонщикам «Бош», «Тилтон», GKN, «Мазда», «Юнокаль». 200 тысяч от «Кэмел» достается чемпиону GTP и 50 тысяч победителю в «GT Лайтс». В каждой гонке на кону 20 тысяч долларов. Однако получить их может не просто экипаж, первым пришедший к финишу, а лишь впервые в сезоне выигравший гонку. В противном случае призовые переходят на следующий

этап. Эта хитрая система называется «Кэмел-Пирамид». Она позволяет до самой последней гонки даже безнадежным аутсайдерам рассчитывать на успех. Да и тем, кто уже побеждал, не резон благодарничать — дважды в сезоне они вновь могут претендовать на призовые.

Но это еще не все. В прошлом сезоне деятели из «Рейнольдс» придумали «Кэмел-Караван». После четырех этапов первые пять водителей GTP получают по 2,5 тысячи долларов, «GT Лайтс» — по полторы. После восьмью гонок первые десять — по пять и 2,5 тысячи и после двенадцати первые пятнадцать — по 7,5 и 3,5 соответственно. Наконец, по тысяче долларов получает любой водитель, который принимает участие в гонке.

Не удивительно, что проблемой, которые испытывали организаторы этапов чемпионата мира, IMSA не имеет. В коротких — от полутора до двух с половиной часов — гонках на старт регулярно выходят два десятка автомобилей четырнадцати команд. В Дайтоне и Себринге число стартующих доходит до полусотни.

А среди участников — кого только нет! Пилоты едва ли не всех существующих формул, включая Ф1 и «Инди», европейцы, южноамериканцы, японцы, австралийцы и новозеландцы, не говоря уже о гонщиках США и Канады. Знаменитые и совершенно безвестные, 20-летние и те, кому перевалило за 60, студенты и бизнесмены, водители и профессора.

Не меньшей пестротой отличается и техника. Стоит только взглянуть на стартовое поле любой из гонок IMSA, и глаза просто разбегаются — подготовленные солидными командами «ниссаны», «ягуары», «иглы» и «интрепиды» соседствуют со старенькими «порше» и соборными в крошечных мастерских «кудзу», приплывшими из-за моря «спайсами», «тига», «гебхардами», «альба». Ну прямо-таки «каждой твари по паре»!

Вот уже третий десяток лет этот невообразимый гоночный ковчег прокладывает себе путь в бурном море автоспорта. И год от года разрастается и плывет все увереннее, увеличивая число своих почитателей — участников, спонсоров, зрителей. И кто знает, может быть, скоро ему вскоре спасти сгнивший чемпионат мира?

А. МЕЛЬНИК

GT Lights



Спорт-прототипы «младшего» класса участвуют в чемпионате «Кэмел GT» вместе со своими более мощными собратьями. Однако личные и командные очки и призовые деньги их водители получают отдельно. Рабочий объем двигателей в этом классе ограничен 3400 см³, наддув запрещен. Минимальный вес машины определяется по «скользящей шкале» и составляет от 681 у «Кудзу-DG1» и «Арго» с двухкамерным роторным мотором «Мазда» до 839,9 кг у «спайсов» с 3,4-литровой V-образной шестеркой «Бюик» и 3-литровым 8-цилиндровым 32-клапанным «Феррари», а также «Тига» с таким же итальянским двигателем. Технику для этого чемпионата поставляют в основном британские фирмы «Спайс», «Тига» и «Арго», а

также американская «Кудзу» и итальянская «Альба». Признанный лидер — завод Гордона Спайса, чьи машины побеждали четыре последних сезона подряд. Вот и в прошлом году машины «Спайс», оснащенные 6-цилиндровыми, V-образными моторами «Акура-NSX» (между прочим, это на самом деле «Хонда»!) рабочим объемом 2976 см³ и мощностью 400 л. с. одержали в 13 этапах восемь побед. Выступавший на этой машине американец Паркер Джонстон стал двукратным чемпионом «Кэмел GT Лайтс». Главными его соперниками были земляк и товарищ по команде Д. Марвин и пилоты «Кудзу» испанец Ф. Велес и американцы Э. Эванс, Ч. Морган и Т. Риггинс. Всего же в чемпионате приняли участие 44 пилота 16 команд.

Exxon Supreme GTO



В отличие от предыдущего класса в «Грэнд Туринг Андер» (рабочий объем двигателя — до 3000 см³) главные герои — японские машины. Лишь «силуэты» «Додж-Дайтона» в прошлом сезоне пытались постоять за честь американской автопромышленности. На счету их пилотов Джона Фергуса, чемпиона-91, и Дона Уокера четыре победы в одиннадцати гонках. Однажды отличалась роторная «Мазда-RX7». Все же остальные награды увезли водители «ниссанов-240ZX». Чемпионом стал Дэвид Лоринг, второе и третье места, отстав на пять и 21 очко соответственно, заняли Батч и Боб Лейтцингеры. Подготовленные в семейной мастерской Лейтцингеров «ниссаны» выиграли, естественно, и командный чемпионат.

Мотор этой машины — V-образная шестерка рабочим объемом 2960 см³, снабженная электронным впрыском топлива, развивает свыше 340 л. с. Рама — пространственная из хромомолибденовых труб, кузовные панели — углепластиковые. Масса машины 969,3 кг. Естественно, что состязания, в которых участвуют не только местные, но и японские, и европейские фирмы, привлекают больший интерес зрителей и спонсоров. Призовой фонд в GTU в два с половиной раза выше, чем в «американском» GTO, но, если в целом популярность IMSA растет, о «силуэтах» этого в общем не скажешь. Два года назад в программу «Экссон Сьюприм» входили 15 этапов, а в прошлом сезоне — 11. Правда, в нынешнем году их будет 13.

Exxon Supreme GTS



Класс GTS (Грэнд Туринг Сьюприм) — непосредственный конкурент необычайно популярных в Америке гонок NASCAR и соревнований Транс-Ам. Собственно говоря, это забытые в Европе «силуэты» — машины, разработанные на базе серийных легковых автомобилей, но лишь отдаленно их напоминающие. На самом деле GTS — настоящие гоночные автомобили, располагающие 600—700-сильными моторами, пространственными рамами из стальных труб, алюминиевыми и углепластиковыми кузовными панелями сотовой конструкции. Ранее в этом классе вне конкуренции была роторная «Мазда-RX7». Но после того, как японская фирма перешла в класс GTP, главными соискателями наград (а призовые здесь составля-

ют свыше 80 тысяч долларов на каждом этапе) стали «Ниссан-300 ZX» и «Олдсмобил-Катласс». Одержав четыре победы, чемпионом стал пилот «Ниссана» американец Стив Миллен, всего на четыре очка опередивший соотечественника Пола Джентилонци («Олдсмобил»), на 21 очко — канадца Джереми Дейла («Ниссан») и на 39 — Дарина Брассфилда из США («Олдсмобил»).

В каждом из 11 этапов чемпионата (а кроме гонок в Дайтоне и Себринге это одно-двухчасовые состязания на тех же трассах, на которых соревнуются спорт-прототипы) участвуют три десятка спортсменов. Практически все они местные. Исключений всего четыре — Дейл и по одному гонщику из Перу, Франции и Доминиканской Республики.

Exxon Supreme GTU



Свое происхождение этот класс машин ведет с 1977 года. Он назывался «Олл Америкен Челленджер», и в нем принимают участие только американские «мускулистые кары». В рамках чемпионата «Эксон» они соревнуются вместе с машинами GTS и GTU, но, как в «Кэмел GT», зачетные очки и призовые присуждаются отдельно в каждом классе. Автомобили «Грэнд Туринг Овер» (с моторами рабочим объемом свыше трех литров) уступают GTS в максимальной скорости, так как технические требования здесь жестче ограничивают изменения. Однако у любителей «старых добрых американских гонок» этот класс вызывает неизменный интерес. Еще бы, ведь главные герои здесь «Шевроле-Камаро», «Форд-Мустанг» и «Олдсмобил-Кат-

ласс», едва ли не самые популярные автомобили последних трех десятилетий на американском рынке. Естественно, что и пилоты этих машин сплошь местные гонщики, чьи имена ничего не говорят европейским любителям автоспорта. Вот и об Эрве Хоуре из Иллинойса вряд ли кто слышал за пределами Штатов. Между тем чемпион 1986—1987 годов — второй по числу побед и набранных очков за всю историю этих соревнований. После четырехлетнего перерыва он вернулся и завоевал третье чемпионское звание с великолепной серией из пяти побед и двух вторых мест. Интересно, что его «Олдсмобил» практически каждый раз финишировал раньше победителей GTU, традиционно считающегося более «быстрым» и престижным.

Firestone Firehawk Endurance



Эти состязания, включающие 10 этапов, наиболее массовые в IMSA. Они проводятся с 1985 года в трех классах серийных легковых автомобилей — «Грэнд спортс», «Спортс» и «Туринг» под эгидой американской шинной фирмы «Файрстоун» и служат как бы теплицей для молодых талантов. В разные годы здесь побеждали Дорси Шредер и Паркер Джонсон, Том Кендалл, Джереми Дейл, Пи Джей Джонс, Джон Андресетти, ставшие впоследствии лидерами не только в других классах IMSA, но и в других американских чемпионатах. На старт каждой из гонок длиной в 2,5—3 часа (отсюда и слово «эндюранс» — выносливость) выходят до пятидесяти экипажей десятков команд. В самом быстром классе принимают

участие европейские и американские спортивные автомобили «Порше-944S2», «Шевроле-Камаро», «Понтиак-Файрбед», БМВ-М3. Вне конкуренции — «Порше», пилоты которой Ник Хэм и Рич Москалик заняли первые два места в чемпионате. В классе «Спортс» соревнуются более дешевые «Игл-Талон», «Додж-Стелс», «Тойота-MR2», «Олдсмобил-Ачива» и другие американские, японские и европейские псевдоспортивные автомобили. Чемпионом здесь стал Борис Саид, набравший на «Додже» одинаковое количество очков с водителем «Олдсмобила» Полом Хакером. Основные претенденты на победу в «Туринг» — «малыши» «Хонда-Сивик-CRX», «Сатурн-GT», «Фольксваген-Гольф GTi». Чемпионом «Туринга» стал Рэнди Побст на «Хонде».

Bridgestone Supercar



Самые молодые в истории — они проводятся с 1991 года — соревнования можно смело назвать... легендарными! Те, кто не верит, могут взглянуть на список участников — здесь, действительно, только «суперкары».

Один из лучших спортивных автомобилей мира «Порше-911 Турбо», творение незабываемого Чапмена «Лотос-Эспри-X180R», мечта «каждого настоящего американца» «Шевроле-Корветт-LT1», лучший за всю историю гонок IMSA GT автомобиль «Мазда-RX7» — на его счету 105 побед! — и экзотический, не всякому известный даже у себя на родине, в Штатах «Консьюлер-GTP». Под стать «суперкарам» имена гонщиков. 44-летний Херли Хейвуд, первый победитель этих соревнований, был также и первым

чемпионом IMSA 22 года назад. По числу побед — 28 — он на третьем месте среди гонщиков GTU. Отличную компанию пилоту «Порше» составляют Ханс-Йоахим Штук и даже двукратный чемпион мира по... ралли Вальтер Рерль! Такое созвездие имен и марок собрано не случайно. По мысли организаторов, 30-минутные спринты чемпионата «Бриджстоун», проводимые за час до старта «Кэмел GT», должны были привлечь внимание зрителей к основному действу. Однако «суперкары» приглянулись зрителям, и их дебют журналисты назвали «супердебютом». Два года назад состоялось шесть этапов, а в нынешнем сезоне пройдет десять гонок «Бриджстоун Суперкар Чемпионшип» и каждая из них будет транслироваться по телевидению.

«Когда ты вырастешь, парень? Когда ты повзрослееешь...»



Преуспевающий владелец автотранспортной фирмы Йоханн Бергер не сомневался, что его сын продолжит автомобильные традиции семьи. И поначалу Герхард, кажется, был не против. Во всяком случае, он некоторое время работал экспедитором в отцовской фирме. Но, очевидно, сотня с небольшим километров в час, которые развивают сорокатонные «волво» и МАНы, не удовлетворила молодого австрийца, и он

увлекся автогонками. 57-летний папаша не склонен из этого делать трагедию, тем более что гонорары сына в последние годы значительно превышают прибыли автотранспортной конторы Бергеров. И тем не менее в разговоре отца с сыном нет-нет да сквозит легкое нетерпение: когда же, наконец, он оставит это юношеское увлечение, ведь успехи в спорте — вещь непостоянная, а бизнес — это серьезно.

«Найджел, а может вернуться?»

Последнее «прости» формуле 1 сказал чемпион мира на торжественном банкете, где президенты ФИА и ФИСА Жан-Мари Балестр и Макс Мосли вручали призы лауреатам автогоночного сезона-92. Кроме Мэнселла, гостями Автомобильного клуба Франции в Париже были Фрэнк Вильямс, получивший Кубок конструкторов, представители Би-Би-Си (приз за лучшее освещение соревнований) и Английского Королевского автоклуба (Трофей Берни Экклстоуна лучшей национальной федерации), глава оргкомитета Гран-при Франции Фі Филипп Гурджиян, чемпионы мира в спорт-прототипах Дерек Уорвик и Янник Дальма, Жан Тодт из «Пежо», раллисты Карлос Сайнс, Луис Мойя, Грегур де Мевуис и



другие победители. Все они выглядели вполне счастливыми. За исключением, пожалуй, главного именинника — Мэнселла. Даже присутствие горячо любимой жены Розанны не могло изгнать грусти из глаз улыбавшегося чемпиона. Ведь он по сути сам себе уже приписал приставку «экс». Но, может, этот приз в его новом доме во Флориде будет все время напоминать англичанину о счастливом для него сезоне и в конце концов заставит через годик вернуться обратно?

Пивные короли недовольны

Трудно представить себе настоящего англичанина без кружки старого доброго эля. Не случайно Соединенное Королевство занимает одно из первых мест в мире по потреблению пива, а британский рынок — лакомый кусочек для всех производителей хмельного напитка. Чтобы его завоевать, они не жалеют средств, выступая спонсорами футбольных команд, скачек и, конечно, автогонок. Фирма «Лабатт» избрала «Вильямс» — «конюшню» формулы 1. И она не прогадала — целый год вся Англия болела за своего соотечественника Мэнселла и его машину, украшенную рекламными надписями «Лабатт».

Но стоило Найджелу заявить о своем уходе в форму-

лу CART, как пивные короли забеспокоились. Место англичанина занял француз Прост, а в напарники ему обсуждались кандидатуры финна Хаккинена, французского Кома...

«Так дело не пойдет!» — заявили хозяева «Лабатт» и решили вообще отказать в поддержке «Вильямсу». Железный Фрэнк отреагировал моментально — «вторым номером» команды стал сто-процентный англичанин Деймон Хилл, сын к тому же двукратного чемпиона мира Грэма Хилла. Пусть он звезд с неба не хватает, зато в смысле британских традиций все в порядке. Глядишь, «Лабатт» и сменит гнев на милость.



Милый дедушка

Найти спонсоров для гонщика зачастую не менее трудно, чем удержать машину в крутом повороте на сумасшедшей скорости. Скольким талантам так и не суждено было взойти на вершину только потому, что они не сумели заручиться поддержкой богатых меценатов. А вот японец Хиро Мацусита может считать себя счастливым. Его родной дед — основатель знаменитой фирмы «Панасоник». Поэтому, как только 15-летний паренек заинтересовался мотогонками, к его услугам была вся финансовая мощь гигантского концерна. Через десять лет Хиро перебрался в США и сел за руль формулы «Форд-1600». В 1989 году он выиграл чемпионат формулы «Атлантик», а дедушкины деньги открыли 29-летнему японцу путь в гонки

«индикаров». Три сезона в CART не принесли Мацусите лавров, однако Хиро особо не расстраивается и твердо рассчитывает, что имя «миллого дедушки» поможет ему стать первым японцем-победителем «Инди-500».



Дело — табак



Не исключено, что уже в ближайшем будущем Карлос Сайнс может лишиться столь очаровательного окружения. Как, впрочем, и его коллеги-автомобилисты. Дело в том, что Национальное собрание Франции приняло жесткий закон о запрете в стране всякой рекламы табачных изделий. В том числе и во время состязаний по автоспорту. Причем ожидается, что подобный законодательный акт вскоре будет принят и в рамках всего Европейского сообщества.

В отличие от нашей страны, во Франции законы принято исполнять. Так что на фронте борьбы с курением появились

и первые жертвы: солидный штраф пришлось уплатить «конюшне» «Ситроен-Камел» за пропаганду никотинового зелья в ходе трансляций с рейда «Париж—Пекин».

Памятуя о том, что сегодня редкий вид автоспорта обходится без серьезных финансовых вливаний табачных фирм, ответственные меры поспешили принять ФИСА и ФИМ. В нынешнем году эти международные федерации лишили Францию права проведения этапов формулы 1 и чемпионата мира по кольцевым мотогонкам. Печально, если в пылу этой борьбы, разгорающейся не на шутку, жертвой падет автоспорт.

На память о том, чего не было

Стремление нуворишей заполучить дворянский титул, переселиться в родовый замок какого-нибудь барона или герцога, обставив его старинными реликвиями, известно давно.

Не чужды оказались похотей страсти и некоторые хозяева относительно молодых команд формулы 1, не успевшие занять музеи собственных гоночных машин-ветера-

нов и личных вещей чемпионов прошлых лет. Скажем, удачливый бизнесмен Лючано Бенеттон затеял вместе с фирмой «Момо» выпускать антикварные деревянные рули и набалдашники для рычага переключения передач, что были в ходу в старые добрые времена. Конечно, с символикой своей «конюшни», которая существует, кстати, лишь с 1986 года.

Еще один обидчик японцев

После ярких побед «Рено» над «Хондой» в формуле 1 и «Пежо» над «Тойотой» в гонках спортивных автомобилей французы нанесли еще один укол японцам. Повержен рекорд экономичности, принадлежавший «Хонде». А побил его автомобильчик под названием «Микро-

джоуль», разработанный техническим лицом «Сен-Жозеф Ля Жоливер», что неподалеку от Нанта. На одном литре топлива крохотная машинка проехала по трассе в Сильверстоуне 2690,3 км. От Москвы до Симферополя и обратно! Прежнее достижение составляло 2268 км.

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

XXVI этап. Норт-Уилксбро, 5 октября: 1. Дж. Бодин; 2. М. Мартин (оба — «Форд-Тандерберд»); 3. К. Петти; 4. Р. Уоллас (оба — «Понтиак-Гран-при»); 5. С. Марлин («Форд-Тандерберд»).

XXVII этап. Шарлотт, 11 октября: 1. Мартин; 2. А. Кульвицки («Форд-Тандерберд»); 3. К. Петти; 4. Спенсер («Форд-Тандерберд»); 5. Р. Радд («Шевроле-Лумина»).

XXVIII этап. Рокингем, 25 октября: 1. К. Петти; 2. Э. Ирван («Шевроле-Лумина»); 3. Радд; 4. Б. Эллиотт («Форд-Тандерберд»); 5. Марлин.

XXIX этап. Финикс, 1 ноября: 1. Д. Аллисон («Форд-Тандерберд»); 2. Мартин; 3. М. Уолтрип («Шевроле-Лумина»); 4. Кульвицки; 5. Спенсер.

ЧЕМПИОНАТ IMSA

«КЭМЕЛ GT ЛАЙТС». Итоговый результат: 1. П. Джонстон (USA) — 207 очков; 2. Д. Марвин (USA, оба — «Акура-Спайс») — 180; 3. Ф. Велес (E) — 175; 4. Э. Эванс (USA) — 145; 5. Ч. Морган (USA) — 141; 6. Т. Риггинс (USA, все — «Бюик-Кудзу-DG62») — 126; 7. Т. Мак-Адам (USA) — 104; 8. Дж. Даунинг (USA, оба — «Мазда-Кудзу») — 103; 9. Р. Мелграти (I, «Акура-Спайс») — 97; 10. Д. Рош (USA, «Бюик-Спайс») — 70.

Зачет марок: 1. «Акура» — 228 очков; 2. «Бюик» — 222; 3. «Мазда» — 53; 4. «Форд» — 19; 5. «Феррари» — 18.

«Экссон Сьюприм GTS». Итоговый результат: 1. С. Миллен (USA, «Ниссан-300 ZX») — 163; 2. П. Джентилоцци (USA, «Олдсмобил-Катласс») — 159; 3. Дж. Дейл (CDN, «Ниссан-300ZX») — 142; 4. Д. Брассфилд (USA, «Олдсмобил-Катласс») — 124; 5. Р. Гордон (USA, «Форд-Мустанг») — 58; 6. Р. Бордер (USA, «Шевроле-Камаро») — 35; 7. У. Далленбах (USA) — 28; 8. Д. Шредер (USA, оба — «Форд-Мустанг») — 28; 9. Х. Овербаг (USA) — 25; 10. К. Пейнтер (USA, оба — «Шевроле-Камаро») — 25.

Зачет марок: 1. «Ниссан» — 195; 2. «Олдсмобил» — 179; 3. «Шевроле» — 75; 4. «Форд» — 58; 5. «Понтиак» — 27.

«Экссон Сьюприм GTU». Итоговый результат: 1. Э. Хоур (USA, «Олдсмобил-Катласс») — 130; 2. Л. Линдли (USA, «Шевроле-Камаро») — 85; 3. Дж. Лложе (USA, «Олдсмобил-Катласс») — 68; 4. Б. Незбитт (USA, «Шевроле-Камаро») — 62; 5. М. Дингман (USA, «Форд-Мустанг») — 49; 6. Д. Грир (USA, «Олдсмобил-Катласс») — 45; 7. Ш. Кендалл (USA, «Форд-Мустанг») — 27; 8. Т. Риггинс (USA) — 21; 9. Дж. Гудинг (USA, оба — «Олдсмобил-Катласс») — 18; 10. Н. Коул (USA, «Шевроле-Камаро») — 17.

«Экссон Сьюприм GTU». Итоговый результат: 1. Д. Лоринг (USA) — 155; 2. Батч Лейтцингер (USA) — 150; 3. Боб Лейтцингер (USA, все — «Ниссан-240SX») — 134; 4. Дж. Фергус (USA) — 133; 5. Д. Уолкер (USA, оба — «Додж-Дайтона») — 79; 6. Э. Дибос (PE, «Мазда-MX-6») — 68; 7. А. Бакон (USA) — 45; 8. Д. Грир (USA) — 45; 9. Б. Ауберлен (USA, все — «Мазда-MRX-7») — 44; 10. Ш. Куртц (USA, «Ниссан-240SX») — 38.

Зачет марок: 1. «Ниссан» — 197; 2. «Додж» — 144; 3. «Мазда» — 133; 4. «Порше» — 49; 5. «Олдсмобил» — 23.

«Бриджстоун Суперкар Чемпионшип». Итоговый результат: 1. Д. Банди (USA, «Лотос-X180R») — 173; 2. Х. Хейвуд (USA, «Порше-911 Турбо») — 157; 3. Ш. Хендрикс (USA) — 145; 4. К. Уоллас (USA, оба — «Шевроле-Корветт LT1») — 106; 5. П. Фаррелл (USA) — 103; 6. В. Луис (USA, оба — «Мазда-RX-7 Турбо») — 94; 7. Х.-И. Штук (D, «Порше-911 Турбо») — 91; 8. Дж. Фриман (USA, «Порше-944 Турбо») — 83; 9. Д. Марри (USA) — 81; 10. А. Пилгрим (USA, оба — «Лотос-X180R») — 78.

Зачет марок: 1. «Порше» — 149; 2. «Лотос» — 146; 3. «Шевроле» — 129; 4. «Мазда» — 88; 5. «Консьюлер» — 67.

