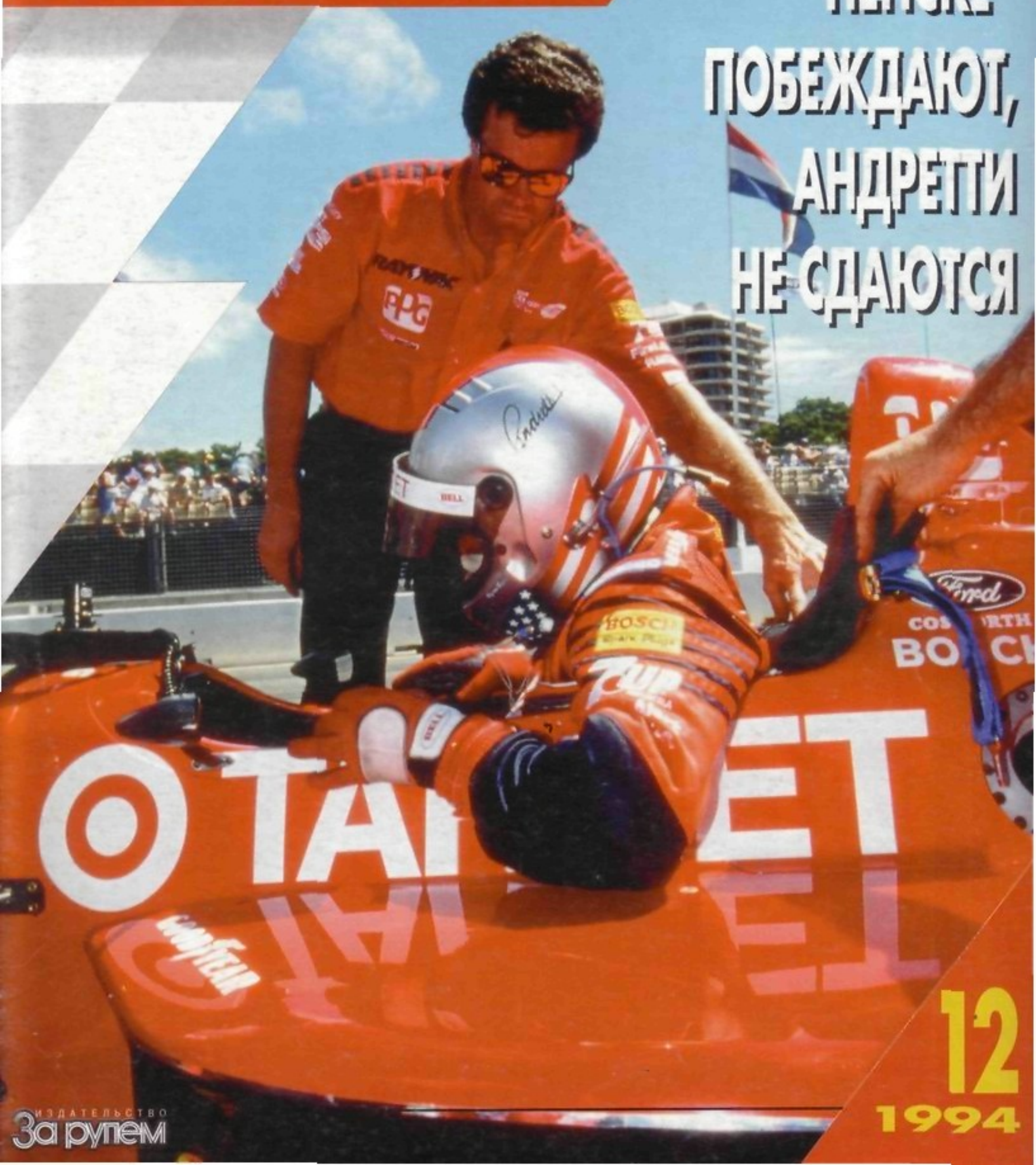


АМС

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ISSN 0868-5193

**“ПЕНСKE”
ПОБЕЖДАЮТ,
АНДРЕТТИ
НЕ СДАЮТСЯ**

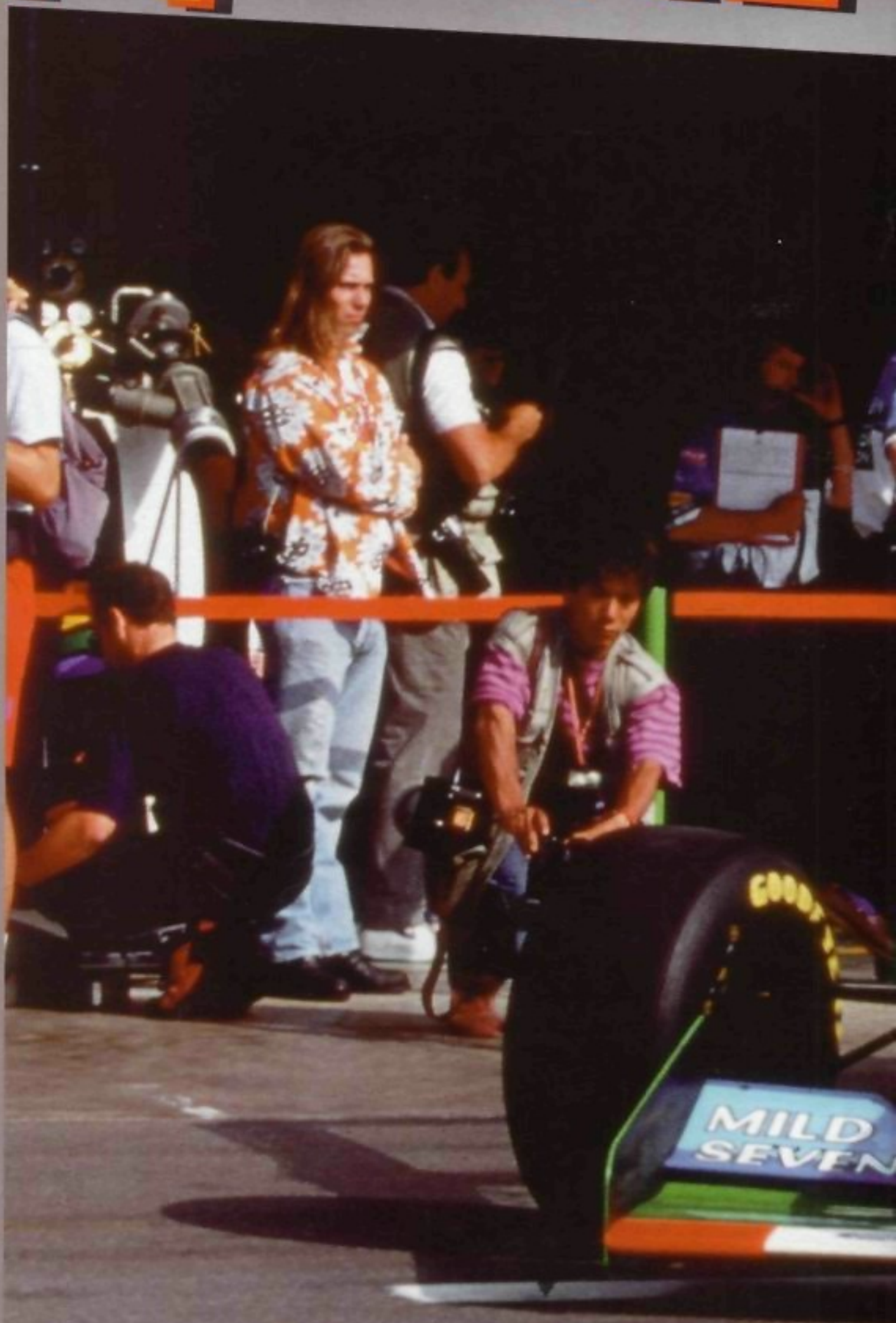


**12
1994**

В ДОМЕ

А. МЕЛЬНИК

Э то испытал на себе еще Одиссей. Стоит лишь хозяину отлучиться, оставив дома нечто ценное — будь-то кусок ароматного сыра или красавица жена — как на его сокровище тут же отыщутся претенденты. Причем, чем дальше законный владелец, тем смелее становятся охотники до чужого добра.



ХОЗЯИН





Похожую картину представляет собой вторая половина нынешнего сезона чемпионата мира. Стоило лишь судьям устранить на несколько этапов Михаэля Шумахера — безусловно сильнейшего сейчас пилота — как немедленно обнаружился желающий добиться благосклонности крылатой богини победы Nike. «Все идет к тому, что предстоит жаркая схватка, — потирал руки новоиспеченный претендент на высший в автоспорте титул Деймон Хилл. — Момент для нас как нельзя более благоприятный!» Ему вторил экс-чемпион мира Найджел Мэнселл, специально выписанный из-за океана, чтобы помочь удержать Шумахера: «Я сделаю все, от меня зависящее, для победы Деймона, а вместе мы постараемся завоевать для Фрэнка Вильямса Кубок конструкторов».

Более того, в Италии и Португалии недвусмысленно заявили о своих претензиях пилоты «Феррари». В отсутствие лидера чемпионата мира красные «жеребцы из Маранелло» не только на равных сражались с бело-голубыми «вильямсами», но и опережали их в Монце и Эшториле. И хотя ни Герхард Бергер, ни Жан Алези уже не претендуют на общую победу, в ситуации, когда Шумахер выигрывает всего очко, амбиции итальянской «Скудерии» могли бы здорово помешать немцу.

Шумахер вместо того, чтобы изводить себя в бессильной злобе на сложившиеся не в его пользу обстоятельства, решил уделить первостепенное внимание физическому состоянию. Между прочим, мы не зря сравнили Михаэля с древнегреческим героем. Не раз специалисты отмечали, что после изнурительной гонки, подвергаясь в течение двух часов гигантским физическим и нервным нагрузкам, немец выглядит значительно свежее многих своих коллег. Вынужденный месячный «отпуск» он провел в Швейцарии и, появившись в конце сентября на испытательных

заездах в Эшториле, улыбался, как ни в чем не бывало: «Каждый день по два часа я серьезно занимался бегом и теперь чувствую себя великолепно. Все неприятности позади, я надеюсь, что надолго возвратился за руль гоночного автомобиля, и наслаждаюсь каждой минутой общения с моей машиной».

Неудивительно, что в таком настроении Шумахер выиграл первый раунд психологической подготовки, показав в Эшториле самые быстрые секунды. Хилл же, каждый раз отставая от немца, не нашел ничего лучшего, как ответить новыми обвинениями в адрес «Бенеттона». И оба — только с разным выражением лица — повторяли: «Я жду-не-дождусь Хереса...»

Нужно сказать, искусственно нагнетая напряженность к концу чемпионата, ФИА добила своего. Небольшой городок Херес-де-ла-Фронтера на самой южной оконечности Пиринейского полуострова, в жаркой Андалусии привлек к себе внимание любителей автоспорта всего мира. Кстати, на родину знаменитого испанского вина караван формулы 1 завернул, можно сказать, случайно. Местный автодром принимал этапы чемпионата мира с 1986 по 1990 год. Однако зрителей собиралось на его трибунах не так уж много, поэтому и была построена еще одна трасса — в Барселоне, поближе к французской границе и средиземноморским курортам с их сотнями тысяч туристов.

Но стоило лишь организаторам Большого приза Аргентины объявить о финансовых трудностях, Херес немедленно предложил свою кандидатуру. А поскольку Гран-при Испании в этом сезоне уже был разыгран, 14-й этап чемпионата мира получил название Гран-при Европы.

Власти Хереса не прогадали. Уже в пятницу, в первый день тренировок, трибуны автодрома заполнили тысячи зрителей. И едва не стали свидетелями сенсации. До конца

квалификационного часа оставалось всего десять минут, а лучшее время принадлежало пилоту «Заубера» Хайнцу-Харальду Френтцену. 27-летний немец установил его в самом начале заездов, а вскоре заклинивший мотор «Тиррела» Юкио Катаямы залил целый километр трассы широкой масляной полосой. Двадцать минут асфальт приводили в порядок, но очистить как следует все же не смогли. «Слишком скользко», — сказал Шумахер, не сумев улучшить результат своего земляка. «Машина так и плясала на трассе», — вторил ему Мэнселл, оставшийся на шес-



том месте. И только Хиллу удалось потеснить Френтцена.

На пресс-конференции Деймон радовался как ребенок: "Наконец-то мы показали свое преимущество над Михаэлем и его "Бенеттоном"! Семь сотых секунды — это очень мало, скажу я вам. Но зато мы почувствовали запах первой крови!" Его противник выглядел абсолютно невозмутимым. "У меня были хорошие шансы. Однако в конце самого быстрого круга мне немного помешал "Лотос", отняв как минимум "десятку", — говорил Шумахер без тени улыбки. — А уже в боксах мы обнаружили, что сломался болт, крепящий двигатель к монококу. Вот почему я абсолютно уверен, что завтра выиграю "поул".

Так оно и вышло. Пройдя 4,5-километровое кольцо почти на полторы секунды быстрее, чем накануне, Михаэль опередил Хилла на 0,13 секунды.

На этот раз их коллегой по пресс-конференции оказался Мэнселл. 41-летний "британский лев" был явно доволен, может быть, сам не замечая того, играл роль эдакого старого морского волка: "Это здорово — два претендента на титул на первой линии стартового поля! Да и я очень неплохо устроился. Ведь квалификация — это, как игра в покер. Вам нужно знать, когда остаться в боксах, а когда "ходить", чтобы оказаться на свободной трассе и установить хорошее время. Что же касается возраста, то мне кажется, дело не столько в годах, сколько в стимуле. Вы вот говорите, что мне за сорок, сам же я чувствую себя не более как тридцатилетним. А после обескураживающего сезона в Америке, я готов горы своротить".

Шумахер тут же поглядел на англичанина с дружелюбной улыбкой: "Как я отношусь к возвращению Найджела? О, прекрасно! Все-

гда приятно побить чемпиона мира". А вот Хилл был заметно расстроен. Было похоже, что, поставив на одну карту, он проиграл и мечется теперь между отчаянием и надеждой: "В Хересе первый поворот очень близко, обойти соперника до него — очень трудно. Поэтому старт станет жизненно важным. Но как бы то ни было, завтрашняя гонка будет равной и необычайно напряженной. А решит ее лучшая тактика". Возможно, именно в этом духе высказывались женихи Пенелопы накануне решающего испытания, которое устроила им супруга Одиссея.

Напомним, хитроумный Улисс, как называли его римляне, после двадцатилетнего отсутствия пробрался в свой дом под видом нищего, чтобы на других посмотреть и себя не показывать. Хитрость же Шумахера, похоже, заключалась в следующем. Убедившись, что Хилл считает ключом к победе первый поворот, он взял да... начисто проиграл старт! Чтобы сидеть за его спиной, следить за состоянием автомобиля лидера и не пропустить момента, когда тот отправится на замену шин. И в то же время не раскрыть ему заранее своих планов.

Воспользоваться этим подарком мог бы и "помощник" Хилла Мэнселл. Но, засидевшись на старте, в клубах сизого дыма из-под отчаянно буксующих колес, ушел на трассу только шестым. А "Вильямс" под номером "ноль" и "пятерка" "Бенеттона", именно в таком порядке войдя в первый поворот, стали быстро отрываться от отсталых.

Круг шел за кругом, а разрыв между лидером и его преследователем оставался почти постоянным, колеблясь в пределах одной секунды. Что это — Шумахер сам себя перемудрил и теперь не может достать "Вильямс", с которым так хорошо справлялся раньше? Со стороны картина выглядела

25-летний Хидеки Нода, четырехкратный чемпион своей страны по картингу, второй год участвует в международном чемпионате формулы 3000. Теперь он стал четвертым японцем, дебютировавшим в Ф1 за рулем автомобиля команды "Лярусс". Ранее "путевку в жизнь" от Жерара Лярусса получили Юкио Катаяма, Агури и Тосио Сузуки.

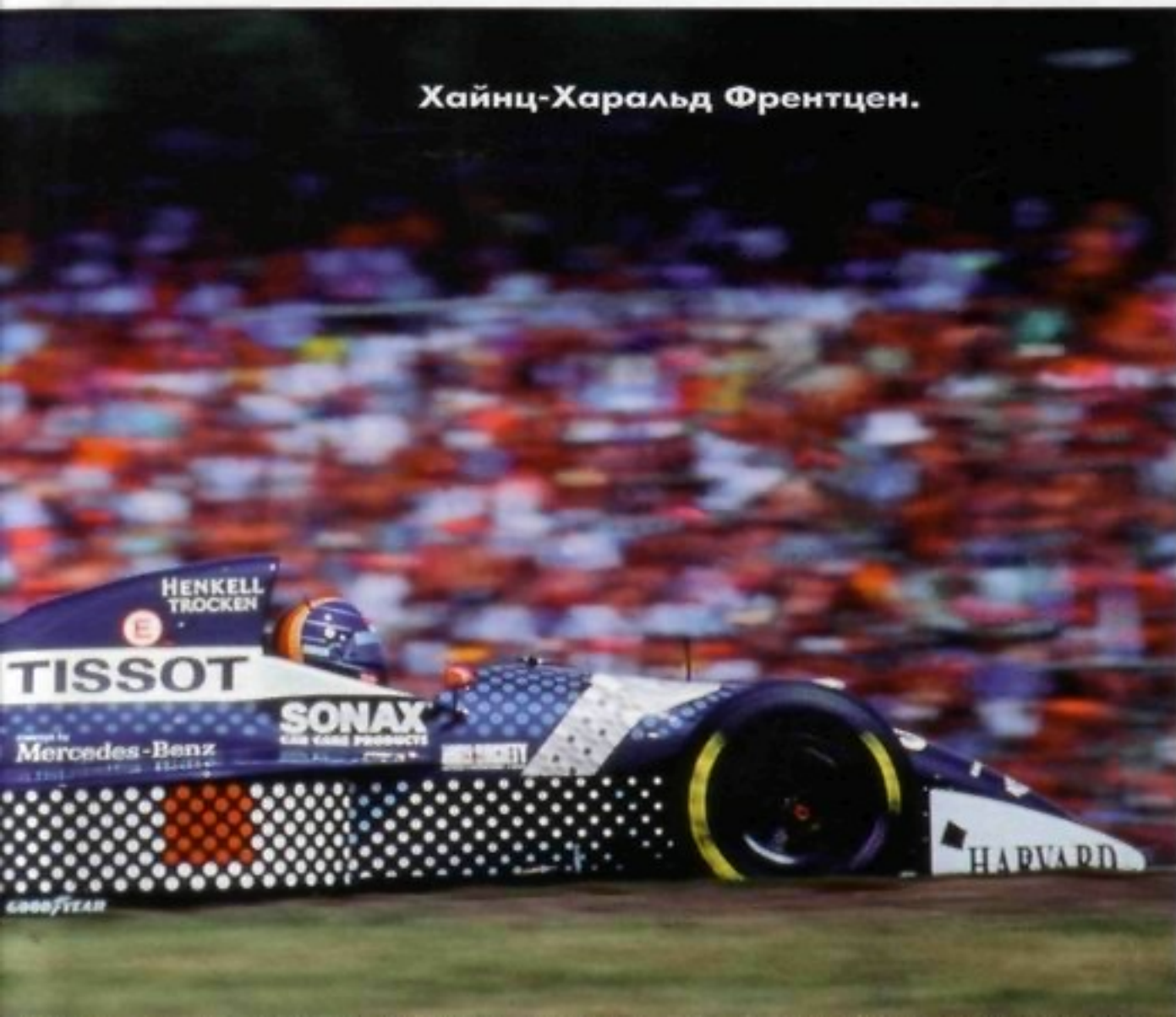
После Гран-при Италии команда "Вильямс" передала итальянским следователям кассету с записью гонки в Имоле, сделанную бортовой видеокамерой "Вильямса" Айртона Сенны. Существование этой кассеты руководством ФИА ранее упорно опровергалось.

Пресс-атташе "Феррари" заявил, что команда подает в суд на Нельсона Пике. Причиной послужила статья, появившаяся в апреле в одной из бразильских газет. В ней трехкратный чемпион мира пишет, что многомиллионный контракт Герхарда Бергера на самом деле служил для отмывания денег мафии. Пике отверг обвинение в клевете, назвав статью обычной газетной "уткой".

Финансовые затруднения английской команды послужили причиной рокировки между "Лотосом" и "Лижье". 30-летний Джонни Херберт заменил во французской "конюшне" своего ровесника Эрика Бернара. Пресс-релиз "Лижье" благодарит француза за "неоценимые заслуги в течение двух последних сезонов в качестве водителя-испытателя и официального пилота в 1994 году". В то же время другой пилот команды, Оливье Пани продлил свой контракт еще как минимум на два года.

В первый день квалификационных заездов Микеле Альборето "силовым приемом" выпихнул с трассы Деймона Хилла. Судьи не усмотрели в действиях итальянца нарушения — пилот "Вильямса", неожиданно затормозив, помешал гонщику "Минарди", совершавшему "быстрый круг". Хилл отказался комментировать инцидент, сказав лишь, что "случай этот не первый между нами".

Хайнц-Харальд Френтцен.





14 этап Гран-при Европы

16 октября, Херес-де-ла-Фронтера, 69 кругов, 305,532 км

1.	М.Шумахер	D	Benetton B194	1	1:40.26,689
2.	Д.Хилл	GB	Williams FW16	2	—24,689
3.	М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	9	—1.09,648
4.	Э.Эрвин	GB	Jordan 194	10	—1.18,446
5.	Г.Бергер	A	Ferrari 412T1B	6	—1 кр.
6.	Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	4	—1 кр.
7.	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022	13	—1 кр.
8.	Дж.Херберт	GB	Ligier JS39B	7	—1 кр.
9.	О.Пани	F	Ligier JS39B	11	—1 кр.
10.	Ж.Алези	F	Ferrari 412T1B	16	—1 кр.
11.	Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15	8	—1 кр.
12.	Р.Баррикелло	BR	Jordan 194	5	—1 кр.
13.	М.Бланделл	GB	Tyrrell 022	14	—1 кр.
14.	М.Альборето	I	Minardi M194	20	—2 кр.
15.	П.Мартини	I	Minardi M194	17	—2 кр.
16.	А.Дзанарди	I	Lotus 109	21	—2 кр.
17.	К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	19	—3 кр.
18.	Э.Бернар	F	Lotus 109	22	—3 кр.
19.	Д.Скиаттарелла	I	Simtek S941	26	—5 кр.

Сошли:	Круг:	Место на старте	Причина
47	Н.Манселл	GB Williams FW16	3 авария
42	Д.Брэбхэм	AUS Simtek S941	25 мотор
37	А. де Чезарис	I Sauber C13	18 трос газа
37	Э.Кома	F Larrousse LH94	23 эл. сист.
15	Й.Ферстаппен	NL Benetton B194	12 авария
10	Х.Нода	J Larrousse LH94	24 КП
8	М.Брандл	GB McLaren MP4/9	15 мотор

Не прошли квалификацию	Время
Б.Гашо	B Pacific PR01 1:29.488
П.Бельмондо	F Pacific PR01 1:30.234

"Поул-позишн": 1.22,762 (196.61 км/ч).
 Лучший круг: Шумахер (17) — 1.25,04 (187.45 км/ч).
 Лидеры: Хилл — 1—17; Шумахер — 18—32; Хилл — 33—35; Шумахер — 36—69.

Личный зачет: 1. Шумахер — 86 очков; 2. Хилл — 81; 3. Бергер — 35; 4. Хаккинен — 26; 5. Алези — 19; 6. Баррикелло — 16; 7. Д.Култара (GB) — 14; 8. Брандл — 12; 9. Ферстаппен — 10; 10. Бланделл — 8; 11. Пани — 7; 12—14. Н.Ларини (I), Фиттипальди, Френтцен — по 6. Командный: 1. Benetton — 97; 2. Williams — 95; 3. Ferrari — 60; 4. McLaren — 38; 5. Jordan — 23; 6. Tyrrell — 13; 7—8. Ligier, Sauber — по 11; 9. Arrows — 9; 10. Minardi — 5; 11. Larrousse — 2.

именно так. Кто же мог знать, что Михаэль потом скажет о дебюте гонки: "Да, конечно, на первом комплекте шин автомобиль вел себя не самым лучшим образом. Но во мне не было и тени беспокойства — я знал, что мы делаем".

В конце пятнадцатого круга, когда прошло менее четверти дистанции и пропасть, отделявшая его от идущего третьим Френтцена, достигла почти сорока секунд, Шумахер свернул в боксы. "Вот оно что! — воскликнули самые проникательные. — Немец хочет..." Увы, к числу "тех, кто понял", не принадлежал лидер гонки. И после того, как Михаэль, потеряв на дозаправке и смене колес в общей сложности 26 секунд ("пит-стоп" продолжался 6,8 с), вырвался на трассу и за два круга сократил разрыв до 18,2 секунды, Хилл был обречен. Он запланировал только две остановки в отличие от трех — Шумахера. В этом был весь фокус! Теперь на достаточно износившихся покрышках и почти с таким же количеством топлива англичанин отставал прямо на глазах. Стало ясно — чем больше он будет оставаться на трассе, тем больше проиграет.

Гонка была богата событиями. Пытаясь обойти "Заубер" Андреа де Чезариса в левом повороте, вылетел на полосу безопасности Йос Ферстаппен. Немало "поклоунил" Манселл — на 13 круге при обгоне новичка Хидеки Ноды, он едва не врезался в "Ляруссе" и повредил переднее антикрыло, что отняло у англичанина почти минуту на замену в боксах. А на 49 круге, не удержав машину на выходе из левого поворота, экс-чемпион мира вылетел с трассы. У "Феррари" Алези оторвался правый дефлектор, едва не попав пилоту в голову. Мика Хаккинен, чей "Мак-Ларен" был чуть не самым медленным — только 11-е время на круге! — каким-то чудом

пробрался на третье место. За восемь всего кругов до конца шедший четвертым Рубенс Баррикелло пробил заднюю левую шину и распрощался с надеждой на очки.

И все же эти события выглядели не более чем необязательным гарниром к уже свершившемуся факту — гонка практически завершилась после 18 кругов, когда, выйдя из боксов, Хилл отставал от лидера почти на пять секунд. Потом, после 33 круга, Деймон еще вышел вперед, но, в свою очередь вторично заехав в боксы, проигрывал уже почти полминуты.

Что и говорить, блестящая победа. Навязав сопернику свою тактику, заставив его в начале гонки мчаться вперед, отчаянно рисковать и не спускать в то же время глаз с зеркал заднего вида, Михаэль уверенно ехал сзади, даже и не думая атаковать. Лишь заботливо следя за тем, чтобы Хилл побольше нервничал, а покрышки его "Вильямса" сильнее изнашивались.

За плечами 33-летнего Пьерлуиджи Мартини — 8 сезонов в формуле 1 и 104 Гран-при. Но несмотря на то, что ни разу за это время итальянцу не удавалось подняться на пьедестал почета, в нынешнем сезоне он выглядит гораздо убедительнее своего коллеги Микеле Альборето — вице-чемпиона мира и победителя пяти больших призов.

Кристиан Фиттипальди готовится к выезду на трассу во время квалификационных заездов. Бразильцу есть, о чем поразмышлять: за десять последних этапов он лишь дважды опережал своего товарища по команде на стартовой линии. Руководство "Эрроуза" может сделать выводы, и тогда 23-летнему гонщику, которому совсем недавно предрекали безоблачное будущее, останется только уповать на связи дяди Эмерсона за океаном.

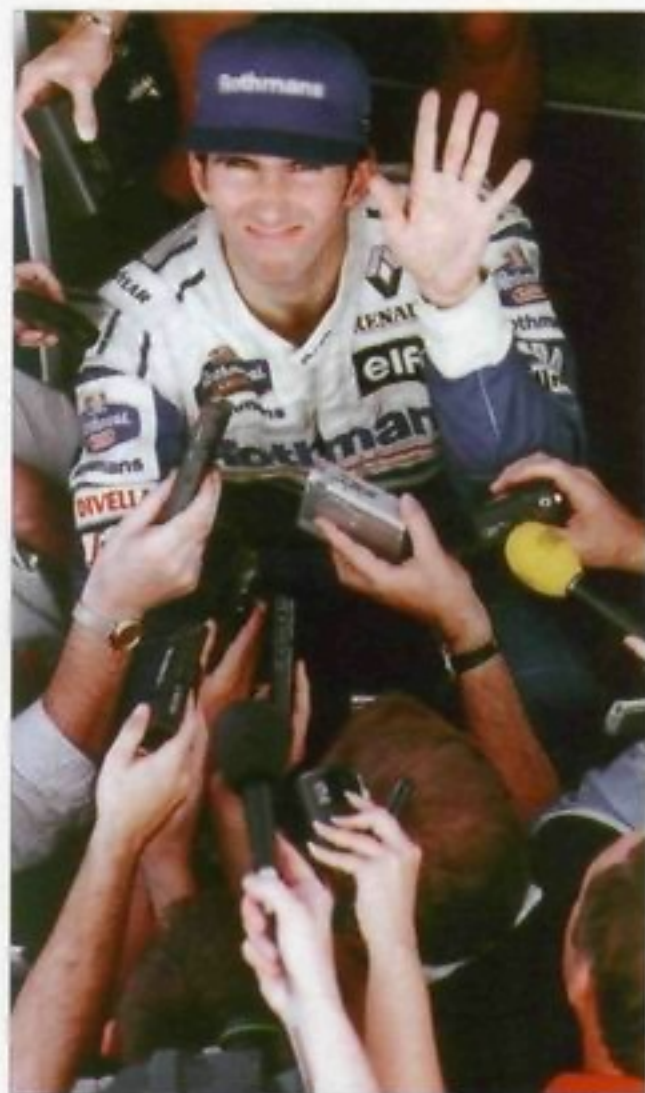
Деймон Хилл.

Но самое замечательное, что англичанин так, похоже, ничего и не понял: "Конечно, я расстроен. И даже сильнее, чем сам факт поражения, обескураживает большой отрыв — совсем не такой, на какой я рассчитывал. Объясняется это в первую очередь тем, что на такой трудном кольце наша команда выбрала неверную тактику с двумя остановками. Нужно было три..." Блажен, кто верует...

В заключение же Деймон немного оправился и расхохотился: "Из трех оставшихся до конца чемпионата трасс, если и подхо-

дит какая "Бенеттону" лучше остальных, так это именно Херес. А вот на "Сузуке", где есть прямые, где преимущество в мощности "Рено" перед "Фордом" будет играть более существенную роль, я постараюсь..."

Осталось лишь напомнить, чем закончилась история с женихами Пенелопы. После того, как никто из них не сумел даже натянуть хозяйский лук, Одиссей показал, кто в доме хозяин, перестреляв всех претендентов поодиночке. И боги простили сильного и умного.



Еще четыре аварии произошли во время квалификации. В пятницу, пройдя всего один круг, вылетел с трассы Йос Ферстаппен. А в субботу не повезло Марку Бланделу, Жану Алези (отсюда только 16-е место на старте) и Андреа де Чезарису.

Место француза Жана-Марка Гунона за рулем "Симтека" занял 26-летний итальянец Доменико ("Миммо") Скиаттарелла, вице-чемпион Италии формулы 3 1991 года. В нынешнем сезоне он участвовал в нескольких гонках чемпионата CART.

Дейвид Брэбхэм показал в субботу 23-е время. Однако его "Симтек" не остановился на пункте технического контроля, и судьи не засчитали эту попытку, переставив фамилию австралийца на 25-е место стартового протокола.

Два скоростных поворота трассы в Хересе были перестроены. В результате длина круга возросла с 4218 до 4428 метров, а дистанция Гран-при Европы сократилась на один круг.



Все лето журналисты терзали руководство "Мак-Ларена" и "Пежо" по поводу взаимоотношений двух партнеров. И неизменно получали вежливый ответ: "Мы довольны друг другом и продолжаем идти к намеченной цели". Но вопросы почему-то возникали вновь и вновь. Дыма без огня не бывает. В нашем случае пламя показалось на поверхности 25 сентября, когда после очередного третьего места Мики Хаккинена, на этот раз в Португалии, шеф красно-белых Рон Деннис раздраженно заметил: "Мне бы не хотелось привыкать к третьим местам, ведь мы здесь, чтобы побеждать!"

А уже через две с небольшим недели немецкая "Ауто Цайтунг" опубликовала сенсационное сообщение — "Мак-Ларен" расходится с "Пежо", вместо французской фирмы поставщиком моторов для Денниса станет "Мерседес-Бенц"! Еще добрых десять дней все заинтересованные лица хранили безмолвие. Невозмутимое, как шеф "Мак-Ларена" и руководитель спортивного отдела немецкого автогиганта Норберт Хауг, или растерянное, как Жан-Пьер Жабуй, бывший пилот Ф1, а ныне ответственный за участие "Пежо" в чемпионате мира.

Наконец через пять дней после Гран-при Европы представитель "Мерседес-Бенца" прервал обет молчания, сказав, что 28 октября будут обнародованы планы компании на будущий сезон, в том числе поставки двигателей формулы 1 команде "Мак-Ларен". Вот тогда-то и была созвана пресс-конференция в парижской штаб-квартире "Пежо", на которой заместитель генерального управляющего фирмы Фредерик Сен-Жур ответил на вопросы журналистов. Предлагаем вашему вниманию некоторые из них.

— Судя по всему, ваш "развод", оформляется, так сказать, "полюбовно". Как это стало возможным?

— Ситуация изменилась летом. С самого начала наше соглашение предусматривало сотрудничество только в области автогонок. Но руководство "Мак-Ларена" предложило расширить его на исследования и применение высоких технологий в серийном производстве автомобилей. Мы проанализировали это предложение и решили отказаться. Ведь у "PSA-Пежо-Ситроен" есть высокоэффективное исследовательское отделение, которое вполне удовлетворяет наши нужды.

РАЗЛУКА БУДЕТ БЕЗ ПЕЧАЛИ



В ответ на наш отказ "Мак-Ларен" предупредил, что рассматривает вопрос о привлечении другого партнера в области высоких технологий. Это поставило под угрозу будущее нашего сотрудничества под единственным углом зрения, который нас интересует — автогонки. И тогда, несмотря на обязательства, данные "Мак-Лареном" в 1993 году, мы решили освободить их от контракта, как только они найдут фирму, которая бы удовлетворила их амбиции.

— Вы остановили свой выбор на команде "Джордан". Почему?

— Соглашение с этой командой было готово к рассмотрению еще год назад. Тогда мы предпочли "Мак-Ларен". Естественно, что теперь "Джордан" был в числе первых возможных партнеров. Однако условия соглашения будут иными, чем год назад. Ведь теперь мы уже не новички в формуле 1, имеем определенный опыт, который всего лишь на два года уступает опыту "Джордана". Но в нынешнем сезоне эта команда доказала свои способности и потенциал. Соглашение, которое мы достигли, вполне нас устраивает. Поэтому, как только появилась такая необходимость, мы освободили "Мак-Ларен" от связывавших нас обязательств.

— Каким теперь вам представляется окончание сезона в компании с "Мак-Лареном"?

— "Пежо" и "Мак-Ларен" останутся партнерами до 14 ноября 1994 года. До этого дня мы будем стремиться достичь большего, чем добились до сих пор. А на следующий день после Гран-при Австралии вместе с "Джорданом" начнем работу по подготовке к новому сезону.

— С теми же целями?

— Безусловно! Цели, которые мы поставили перед собой год назад, несколько не изменились. Нашей первой задачей было достичь пьедестала. Итог 1994 года — семь призовых мест в 14 гонках — нас более чем удовлетворяет. В следующем сезоне мы хотим добиться первой победы. А в 1996 году поведем борьбу за чемпионский титул. Контракт между "Пежо" и "Джорданом" заключен на три года. И так как интересы этой команды простираются лишь на формулу 1, то наши отношения будут касаться только ее. А это — именно то, чего мы хотим.



лификацию; прочерк — не участвовал в соревнованиях; — лучшее время прохождения круга в гонке: К. — "Косворт"; А.Р. — "Альфа-Ромео".

111



В ТЕНИ

А. МЕЛЬНИК

За 104 победы в Гран-при, девять титулов чемпиона мира и восемь Кубков конструкторов "Феррари" называют "легендарной Скудерией", превратив в имя собственное скучное слово "команда". А ее владельца и при жизни, и после смерти с придыханием именуют, не иначе как "Коммендаторе" — "старый хозяин". Над "Лотосом", несмотря на семь сезонов сплошных поражений, продолжает сохраняться аура некоей исключительности. А его конструктор Колин Чапмен давно признан автомобильным гением. И это за 79 побед и семь Кубков конструкторов, шесть чемпионских венков и одну победу в Индианополисе.

А что вы скажете о заводе, на счету которого 172 Больших приза, 12 чемпионских титулов, 10 Кубков конструкторов в формуле 1, 164 победы в гонках "индикаторов", 13 первенств USAC/CART, 10 триумфов в "Инди-500" и наконец два "Ле-Мана"? Это не считая бесчисленных побед в формулах 2 и 3, национальных сериях, горных гонках и даже ралли! Да название этой фирмы должно быть написано на десятках тысяч болельщицких плакатов и флагов, а имя ее основателя и главного конструктора — с благоговением произносится миллионами любителей автогонок во всем мире!

Между тем дело обстоит как раз наоборот — даже на машинах этого завода стоит зачастую чужая марка. И вы скорее всего напрасно потратите массу времени, если захотите узнать подробности о жизни того технического гения, благодаря которому стали возможны все эти спортивные подвиги.

Наша история так никогда бы и не началась, если бы не напористость Генри Форда-младшего и не упрямство Энцо Феррари. В 1962 году внук основателя одной из крупнейших в мире промышленных империй, руководствуясь исследованиями рынка, решил, что для придания автомобилям марки "Форд" нового, современного имиджа, способного повысить их

конкурентоспособность, необходимо участие фирмы в гонках. Любой бизнесмен знает, что дешевле купить действующее и дающее прибыль производство, нежели создавать новое. И Форд остановил свой выбор на "Феррари" — наиболее успешном тогда заводе едва ли не во всех видах автогонок.

Но "Коммендаторе", прекрасно понимая, что его ожидает полная потеря самостоятельности, из двух зол выбрал меньшее, предпочтя ФИАТ. А Генри Форд, недоуменно пожав плечами, решил поискать менее упрямых.

И быстро нашел. В Америке группа конструкторов подготовила мотор, вскоре победивший в Индианополисе. В Европе бригада во главе с Эриком Бродли создала "Форд-GT40", во второй половине 60-х затоптавший-таки "Феррари" в Ле-Мане. В 1963 году был основан раллийный центр "Форда" в английском Борэме. Оставалась формула 1. И здесь консультанты посоветовали Форду-младшему обратить внимание на небольшую мастерскую по доводке гоночных моторов "Косворт Инжиниринг Лимитед".

Инженер Кейт Дакворт работал у Чапмена в "Лотосе", помогая отлаживать покупные "Ковентри-Клаймекс". Однако вскоре понял, что хочет серьезней заняться двигателями, и в 1959 году вместе с Майклом Костином основал в городке Нортгемптон в 90 км к северо-западу от Лондона собственное дело. Над названием долго не раздумывали. Соединив начальную часть одной фамилии — КОСтин — и конечную другой — ДакВОРТ, — Майк и Кейт получили "Косворт".

Так уж получилось, что именно в 1959 году на рынке появился "Форд-Англия-105Е". Элегантный кузов нового автомобиля понравился покупателям, а его 4-цилиндровый мотор рабочим объемом один литр и мощностью 40 л.с. сразу привлек внимание Дакворта.

Первой продукцией "Косворта" стали 70-сильные версии "фордовского" двигателя для формулы "Юниор", как называлась тогда формула 3. А в 1960 году появился MAE (Modified

Anglia Engine — "усовершенствованный мотор "Англии"), которому на протяжении девяти сезонов предстояло пожинать лавры в формулах "Юниор", а потом 3.

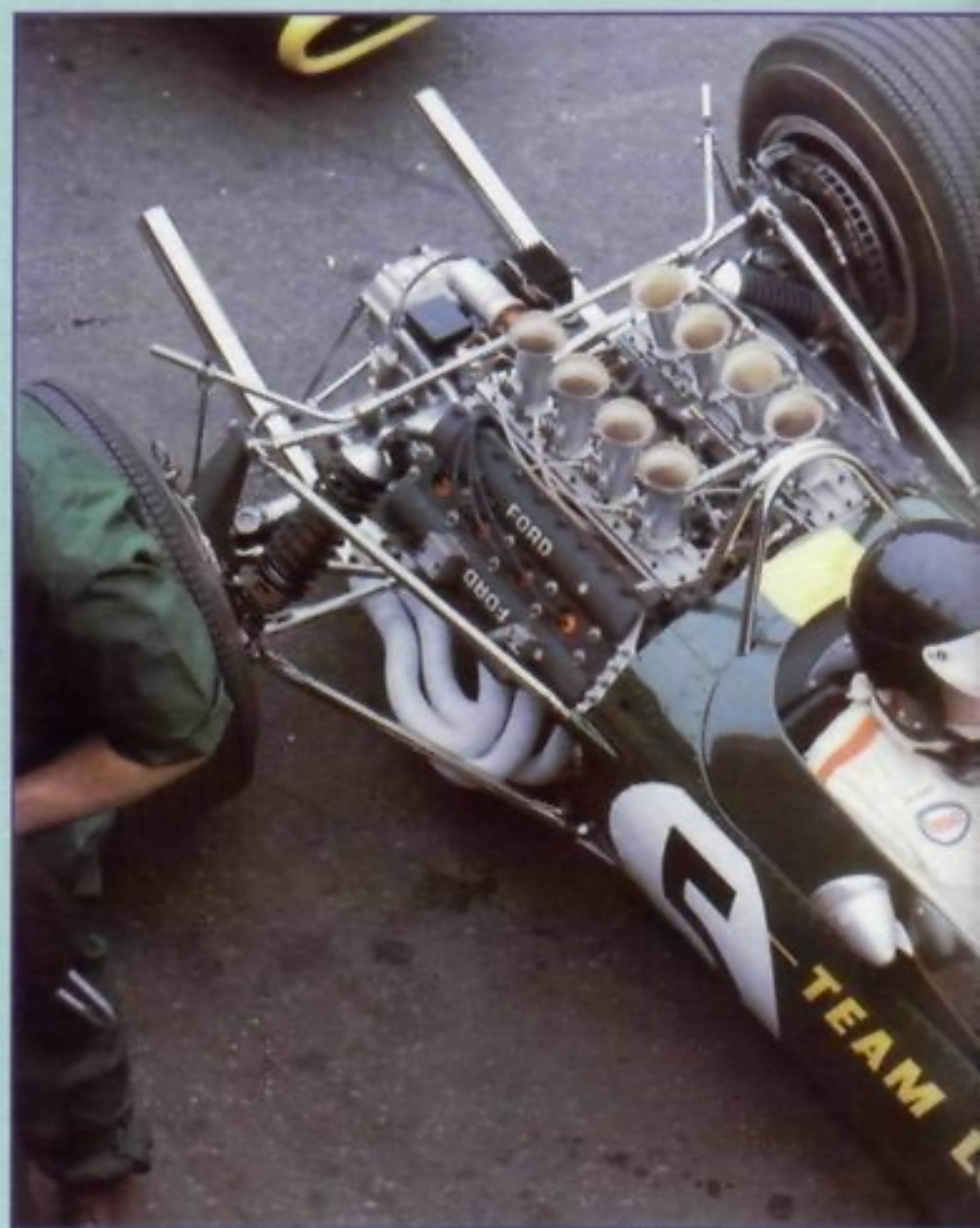
Дальнейшим развитием MAE стал "Косворт-SCA" формулы 2. В сезоне 1964 года Дж. Кларк и Дж. Стюарт на "лотосах-32", Дж. Брэбхэм и Д. Хьюм на "брэбхэмах-BT10", оснащенных этим двигателем, одержали 25 побед в гонках Ф2.

Вот тогда-то Генри Форд и обратил внимание на скромную нортгемптонскую мастерскую. Дакворт и Костин подписали с американской компанией соглашение, по которому обязывались построить моторы для формул 2 и 1. Причем, как правильно

предполагал Феррари, за свои деньги "Форд" потребовал небывало много — на моторе должна стоять его эмблема. К тому же выбор команды формулы 1, которая получит исключительное право на использование новых моторов, американцы тоже оставили за собой.

Но то, что пугало "Коммендаторе", не служило препятствием для Дакворта. Он вовсе не искал всемирной славы. Его делом было конструировать двигатели. И Кейт с радостью ухватился за предложение, гарантировавшее интересную работу и высокий стабильный заработок.

Двигатели FVA (Four Valve A-series, то есть "четыре клапана на цилиндр, серия А") был спроектирован на базе



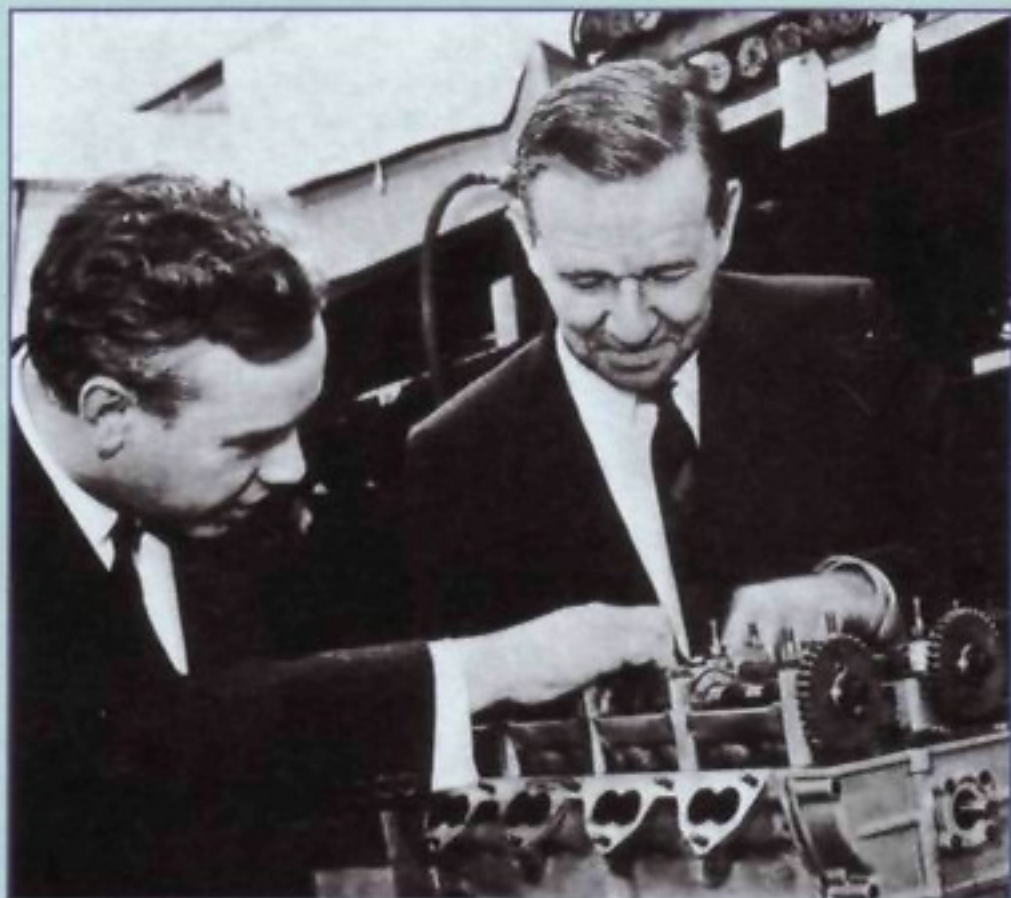
ГОЛУБОГО О В А Л А

серийного блока "Форд-Кортина-116Е" (1558 см³, 106 л.с.). Диаметр цилиндра составлял 81, ход поршня — 77,6 мм. Рабочий объем, таким образом, увеличился всего на 41 см³, мощность же возросла вдвое. Это был первый "Косворт" с четырьмя клапанами на цилиндр и верхним распределительным валом. Два сезона королем формулы 2 на "Брэбхэме-ВТ23", оснащенном FVA, был Ж. Икс, одержавший 15 побед в 27 гонках.

А 4 июня 1967 года на старт Гран-при Нидерландов формулы 1 вышел "Лотос-49" с 8-цилиндровым V-образным мотором. Г. Хилл выиграл квалификацию, Кларк установил лучшее время круга и победил в гонке. Такое удавалось раньше только "Мерседес-

Бенцу". Но "серебряные стрелы" удивляли мир Ф1 лишь полтора года, а трехлитровой "восьмерке" "Косворта" предстояла долгая и славная жизнь. За 17 сезонов — с 1967 по 1983 год — оснащенные этим мотором "лотосы", "матры", "мак-ларены", "вольфы", "тиррелы", "вильямсы", "шэдоу", "брэбхэмы", "хескеты", "лижье", "пенске" одержали 153 победы в Гран-при. Придя в чемпионат мира, чтобы противостоять 12-цилиндровым "Феррари", "Мазерати", "Хонде", "Веслейку" и 16-цилиндровому БРМ, они великолепно справились со своей задачей и в начале 80-х успешно отражали натиск турбонаддувных моторов.

Как ни удивительно, но эти успехи были достигнуты не в последнюю



◀ Слева — Дакворт дает последние указания Джиму Кларку перед стартом Гран-при Нидерландов 4 июня 1967 года, когда дебютировал "Лотос-49" с мотором "Косворт". На фото внизу — последняя победа DFV в формуле 1. 27 марта Гран-при США в Лонг-Бич выиграл Джон Уотсон на "Мак-Ларене-MP4/1C".

▲ Кейт Дакворт (слева) и Харли Копп позируют рядом с блоком мотора "Косворт-FVA".



очередь благодаря все той же скромности Кейта Дакворта. На этот раз скромности конструкторской.

1966-й был первым годом существования новой "трехлитровой" формулы 1. С увеличением рабочего объема двигателей вдвое теоретики немедленно провозгласили, что на смену 8-цилиндровым придут 12-ти и даже 16-цилиндровые агрегаты — они позволяют достичь большей мощности. Однако к всеобщему удивлению первым чемпионом стал "Брэбхэм" с 8-цилиндровым мотором "Репко". Он проигрывал конкурентам в лошадиных силах, зато, сконструированный на основе серийного блока, был исключительно надежен.

Именно это было целью Дакворта — при оптимальной мощности добиться максимальной надежности. Поэтому столько времени потратили на совершенствование системы смазки с сухим картером, ставшей, можно сказать, фундаментом безотказности



▲ В 1969 году специально приглашенный для этой цели из "Мак-Ларена" Робин Херд спроектировал полноприводный автомобиль формулы 1. Но машина так и осталась единственным опытом фирмы в этой области.

▼ Уже после окончания своей 18-летней карьеры в Ф1 "Косворт-DFV" был реанимирован владельцами команд формулы 3000. Победителями международного чемпионата с 1985 по 1988 год становились К. Даннер, И. Капелли, С. Модена (на снимке), Р. Морено.



"Косворта". Основа конструкции мотора — блок из легкого сплава, в котором под углом 90 градусов как бы соединены два мотора FVA. Отсюда и название — "Косворт-DFV" (Double Four Valve, то есть "двойной FV"). Отсюда и технические решения — четыре клапана на цилиндр с двумя распределительными валами в каждой головке, приводимыми шестернями.

Важной особенностью мотора было то, что Дакворту удалось оптимизировать систему впуска, чтобы достичь благоприятной кривой крутящего момента. Таким образом, хотя DFV и уступал соперникам в максимальной мощности (от 20 до 40 л.с. до появления турбомоторов и 60—100 л.с. в начале 80-х), но нередко превосходил их на определенных режимах работы.

И еще одна изюминка "Косворта". Договор о его создании был подписан в марте 1966 года. Тогда же "Форд" остановил свой выбор на "Лотосе" — именно этой команде принадлежало право "первой брачной ночи". А потому уже с самого начала проектирования нового двигателя вместе с Даквортом и Харли Коппом из "Форда" трудился и Колин Чалмен. Имея в виду будущую свою новинку, "Лотос-49", он сразу поставил условие — мотор должен выполнять роль несущего элемента шасси. И то, что еще долго не получалось у "Феррари" и "Альфа-Ромео" ("Брэбхэм" с итальянским мотором даже в 1976-м оснащался специальным подрамником и был самой тяжелой машиной чемпионата), превосходно вышло у "Косворта".

Мотор получился таким надежным, что Дакворт смог отказаться от некоторых дорогих технических решений. Так, поршни отливались из алюминия, а для шатунов вместо титана применялась сталь. А стало быть, производство обходилось дешевле. В 1968 году, когда его стали продавать всем желающим, цена DFV составляла 7500 фунтов стерлингов. Хотя на эти деньги можно было купить 11 малолитражек "Форд-Эскорт" или три "ягуара-XJ6", все же БРМ, "Феррари", "Матра", "Хонда" обходились еще дороже.

Надежность, жесткость, приемлемые характеристики, простота в обслуживании и дешевизна — против такого сочетания редко кто мог устоять. И DFV начал свое победное шествие по трассам Гран-при. С 1968 года машины, оснащенные "Косвортом", выиграли семь чемпионатов мира подряд. Появлялись все новые команды, желавшие приобрести чудесные моторы. Мастерская в Нортгемптоне получала больше денег, а Дакворт — больше возможностей для применения своего таланта.

"Форд" поручил ему работу над моторами для серийных машин. Так родился "Эскорт-RS1600" и целая се-

рия гоночных моторов BD (Belt Driven — ременный привод распределителей), BDA и его модификации BDE, BDF, BDG, BDХ применялись на автомобилях двухлитровой формулы 2 вплоть до повсеместного распространения моторов БМВ.

А в 1976 году родился никак не менее знаменитый "американский кузен" V-образной "восьмерки" Ф1. "Косворт-DFX" с турбонаддувом и уменьшенным в соответствии с правилами USAC рабочим объемом впервые праздновал победу 26 июня 1976 года вместе с А. Анзером-старшим и его "Парнелли-Джонсон" в 500-мильной гонке в Поконо. Через год Т. Слива на "Мак-Ларене-M24-Косворт" стал чемпионом USAC. В 1978-м Ал-старший на "Лоле-T500-Косворт" победил в "Инди-500". А с 1979 по 1986-й оснащенные DFX "пенске", "мак-ларены", "чапарралы", "марчи", "лолы", "уайлдкэты", "финиксы" выиграли 108 этапов чемпионата CART из 109!

Тем временем славная биография самого DFV подходила к концу. В 1982 году К. Росбергу на "Вильямсе-FW08" со старым добрым "Косвортом" еще удалось стать чемпионом мира, и половину этапов первенства выиграл DFV. Но дни его были сочтены — мощность турбомоторов возросла неимоверно. Правда, в 1982 году "Косворт" попытался вдохнуть новую жизнь в "Двойной Четырехклапанник", сконструировав модель DFY. При том же рабочем объеме изменился диаметр цилиндра и ход поршня (90x58,8 мм вместо 85,7x64,8). Множество мелких изменений позволили сделать мотор более легким (139 кг против 168—147 кг разных модификаций DFV) и чуть более компактным. Дальнейшее "вылизывание" конструкции позволило еще немного улучшить рабочие характеристики. Росберг и М. Альборето с новым мотором даже сумели завоевать Гран-при в Монте-Карло и Детройте. Но это, увы, стало лебединой песней трехлитрового "Косворта". Время его вышло.

DFY



"Турбо V6"



DFR



А потом завод в Нортгемптоне будто впал в спячку. Целых два года ничего не было слышно о новых моторах "Косворт" для формулы 1. Завод занимался наддувной версией BDT для чемпионата мира по ралли. Но "Форд-RS200" вместе с другими машинами группы В был запрещен, едва родившись. Только в конце 1985 года Карлу Хаасу, импортеру гоночных "лол" в США и совладельцу "индикаторской" команды удалось расшевелить Дакворта.

Однако появившийся в 1986 году 6-цилиндровый V-образный полутораксальный с двумя турбонагнетателями "Гарретт" мотор отличался недостаточной мощностью и невысокой надежностью. Единственное преимущество этого двигателя состояло в его малой высоте — из-за большого (120°) угла развала цилиндров. Что облегчало конструкторам задачу организации воздушного потока в задней части гоночной машины. Но этого, согласитесь, было явно недостаточно. Лучшими результатами "турбо-Косворта" стали четвертое место "Лолы" А. Джонса на Гран-при Австрии-86 и два третьих места пилотов "Бенеттона-B187" Т. Фаби и Т. Бутсе-на через год.

Тогда же, в 1987-м, руководство "Форда" объявило о начале долгосрочной программы разработки и производства безнаддувного мотора, соответствующего новым требованиям формулы 1. Промежуточные модели DFZ и DFR, хотя и имели уже рабочий объем 3,5 литра, получили вместо системы "Лукас" электронный впрыск топлива собственной конструкции, новый картер, управляющую электронику "Форд" и чуть уменьшились в размерах, все же были прямыми потомками "дедушки" DFV. Правда, на DFR конструкторы пытались применить пятиклапанную головку цилиндров, разработанную японской "Ямахой". Но существенного преимущества это не дало, и от пяти клапанов на цилиндр быстро отказались.

Лишь в 1989 году появился мотор нового поколения. От "старичка" сохранилась лишь общая схема — 8 цилиндров, V-образное их расположение, 32 клапана, четыре распределительных вала. Девизом "Косворта-НВ" стала легкость и компактность. Использование алюминиевого, магниевых (головки цилиндров) сплавов, титана (шатуны), углепластика (впускные каналы) и других современных материалов снизило вес мотора до 140 кг (DFR — 155—143 кг). При этом, благодаря уменьшению угла развала цилиндров до 75°, двигатель стал заметно уже и, как ни странно, ниже, почти сравнявшись с "турбощестеркой" 1986—87 годов.

Однако мощность нового двигателя была все еще недостаточной. При диаметре цилиндра 96 и ходе поршня 60,4 мм "Косворт-НВ" образца 1989 года развивал 640 л.с. при 11600 об/мин. Но уже тогда, через шесть лет после победы Альборето в Детройте, А. Наннини принес "Косворту" Гран-при Японии. А в прошлом году А. Сенна и М. Шумахер выиграли шесть этапов чемпионата мира, доведя победный счет "Косворта-НВ" до 11. Тогда мощность мотора составляла уже 730 л.с. при 13000 об/мин.

И наконец весной нынешнего года появился "Цетек-Р". Интересно, что четыре года назад рекламный отдел "Форда" утверждал, что уже почти готов мотор для Ф1 с 12 цилиндрами. Однако "не сложилось что-то" в Нортгемптоне. Зато теперь реклама "Форд Моторспорт" с гордостью сообщает — "Цетек-Р" сконструирован с учетом опыта создания 12-цилиндрового мотора. Еще любопытней, что новый двигатель на 25 мм длиннее и немного тяжелее НВ. Зато значительно улучшено охлаждение мотора, в головке цилиндра применяется металлокерамика, а детали газораспределительного механизма рассчитаны на скорость вращения коленчатого вала в 15000 об/мин. Для управления мотором служит электронный



блок "Форд-ЕЕС" пятого поколения, способный обрабатывать до 1,5—1,7 миллиона операций в секунду.

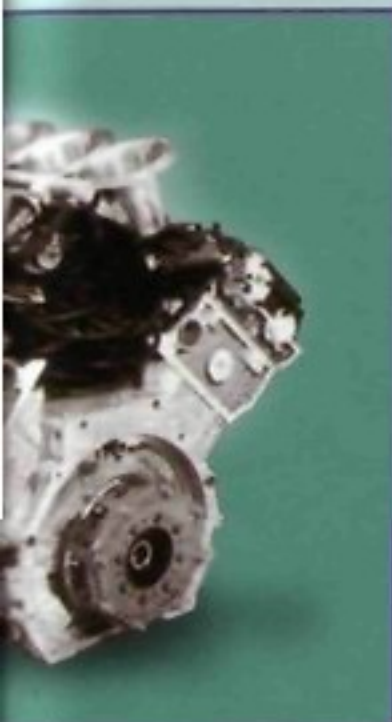
"Мы весьма удовлетворены этим мотором", — сказал после побед Шумахера в Бразилии и Японии руководитель программы "Форда" в формуле 1 Стив Паркер. Доволен и исполнительный директор "Косворт Инжиниринг" Крис Вудуорк, бывший сотрудник европейского филиала американской компании. Еще бы не быть довольными — именно их портреты появляются в прессе, а знаменитый голубой овал снова в центре внима-

ния. И пусть дотошные всезнайки доказывают, что рождаются самые быстрые в мире моторы вовсе не в огромных исследовательских центрах всемирно известной фирмы, а в голове человека, чья фамилия нет в самом подробном английском автоспортивном справочнике, в тиши небольшого завода в центральной Англии. Плетью обуха не перешибешь, тем более, если твоя цель — не добиваться всемирной славы, а заниматься интересной работой и иметь высокий и стабильный заработок.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ некоторых гоночных и серийных двигателей "Косворт"

Модель	Год	Схема	Рабочий объем, см ³	Мощность, л.с.	Назначение
MAE	1960	P4	1098	85—115	FJ, F3
SCA	1964	P4	998	115	F2
FVA	1967	P4	1599	210—230	F2
DFV	1967	V8—90°	2993	405—515	F1, F3000
BDA	1971	P4	1791	238—270	F2
DFX	1976	V8—90°T	2638	800	Indy
DFY	1983	V8—90°	2993	520	F1, F3000
BDT	1984	P4T	1803	380—420	Rally
YBT	1985	P4T	1994	204—220	Ford Sierra
Turbo V6	1986	V6—120°T	1497	850	F1
DFZ	1987	V8—90°	3494	580	F1
DFR	1988	V8—90°	3493	590—620	F1
NB	1989	V8—75°	3497	640—730	F1
XB	1992	V8—80°T	2650	750	Indy
Zetec-R	1994	V8—75°	3497	—	F1

P — рядное расположение цилиндров, V — V-образное; T — турбонаддув.



НВ



"Цетек-Р"



ЭНЦО ФЕРРАРИ СНОВА НА ТРАССЕ

У Энцо Феррари было два сына. Один законный — Дино, умерший от нефрита. Другой, рожденный вне брака, — Пьеро Ларди. Любопытно, что свое отцовство "Коммендаторе" признал лишь после того, как умерла его жена. Впрочем, и без формального акта, глядя на фото человека в черных очках, вряд ли можно усомниться в том, кто был его папой. Сейчас

Пьеро Ларди-Феррари — наследник знаменитой марки с гарцующим жеребцом. Он вице-президент фирмы и лично владеет десятью процентами акций компании. Остальные принадлежат ФИАТу.

В обязанности наследника входят и некоторые, так сказать, представительские обязанности. Например, он присутствовал на своеобразном фестивале машин "Феррари" на американской трассе "Лагуна-Сека". Но не один, а вместе со своим внуком Энцо, сыном дочери Антонеллы.

Для четырехлетнего Энцо Феррари-младшего круг по гоночному кольцу на сиденье "250 Тестароссы" 1958 года был первым в жизни. И, похоже, он пока не до конца осознает свое высокое предназначение наследника великого "Коммендаторе".

⇒ Фирма "Мартини" станет спонсором "Альфа-Ромео" в немецком чемпионате ДТМ.

⇒ Итальянская команда Ф3000 "Форти Корсе", возможно, в будущем году примет участие в чемпионате мира формулы 1.

⇒ "Альфа-Ромео"

собирается вернуться на трассы чемпионата Франции по кольцевым гонкам на легковых машинах.

⇒ Пилот Ф1 Филипп Альбо примет участие в "Дакаре" за рулем... мотоцикла.

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР!



В это трудно поверить, но Стерлинг Мосс, четырехкратный вице-чемпион мира в формуле 1, дожив до 65 лет, не удосужился получить водительские права. До сих пор он ездил по документу, выданному ему сразу после войны, когда формальности в этом деле были

сведены к минимуму — платишь деньги, заполняешь анкету и управляй автомобилем на здоровье.

Видно, Моссу надоело всякий раз оправдываться перед строгими английскими "бобби", козыряя своим гоночным прошлым, и он на старости лет отправился в полицию сдавать настоящий экзамен по вождению. Какой и блестяще... провалил. Сначала соперник великого Фанхио заехал на тротуар, разворачиваясь на узкой улице. Потом инструктор заметил, что в крутом повороте Стерлинг держит руль одной рукой. И, наконец, по автострате с ограничением минимальной скорости Мосс проехал медленнее, чем положено.

"Вы тормозите все движение, — заметил непреклонный экзаменатор. — Для гонщика с вашим опытом — это недопустимо".



ПАМЯТИ ВЕЛИКОГО БРАЗИЛЬЦА

"Наш последний час придет, когда этому суждено случиться. Может быть, сегодня, а может, через пятьдесят лет. Одно несомненно — он непременно настанет". Эти слова Айртон Санны написаны на памятнике, установленном в его честь на трассе Эшторила.

Монумент в виде многогранной колонны из белого мрамора был открыт накану-

не Большого приза Португалии рядом с поворотом, который теперь будет носить имя великого бразильца. Именно в Эшториле трехкратный чемпион мира одержал свою первую победу в гонках формулы 1 в 1985 году за рулем "Лотоса-Рено".

КАРТОННЫЙ МУЖ



У пилотов Ф1, кроме прямых обязанностей выступать на трассе, существует еще и масса хлопот, связанных с коммерческими интересами спонсоров. Пока не начались сами соревнования, они выполняют роль своеобразной ходячей рекламы, расхаживая по paddock, встречаясь с нужными людьми, зазывая на встречи с рекламодателями. Но когда настает время запускать моторы, гонщиков из плоти и крови тут и там заменяют их картонные двойники. Такие, как например, плоская копия Деймона Хилла под мышкой у брюнетки в очках на снимке.

Пикантность ситуации состоит в том, что эта дама не кто иная, как... жена Хилла — Джорджия! Согласитесь, у картонного мужа есть, как минимум, два несомненных преимущества — он нигде не сбежит, да и есть не просит.



СБЫЛАСЬ МЕЧТА ФИТТИПАЛЬДИ

«В девять лет я был большим фанатом Хуана-Мануэля Фанхио и гоночных машин «Мерседес-Бенц», — с улыбкой вспоминает двукратный чемпион мира Эмерсон Фиттипальди, — и я всегда хотел защищать цвета штурт-гартской фирмы».

Однако детской мечте Эмо, казалось, не суждено было сбыться. В гараже у Фитти всегда был дорожный «Мерседес», но на гоночные трассы бразилец выводил совсем другие машины. Шанс появился в 1991-м, когда боссы компании пригласили Эмерсона за рулем «серебрянной стрелы» принять участие в 24-часовой гонке в Ле-Мане, к несчастью, совпавшей по времени с этапом американской серии «Индикар».

Но нынешний 1994-й стал поистине годом исполнения желаний 47-летнего бразильского гонщика. В начале сезона он с дружественным визитом посетил команды «Мерседеса» в первенстве ДТМ (на снимке — рядом с Фитти один из ведущих пилотов чемпионата — Роланд Аш), а в мае Эмерсон на «Пенске», оснащенном 1000-сильным двигателем «Мерседес-Бенц», стартовал в «старой кирпичнице» Индианаполиса.

⇒ На 24-часовых мотогонках «Боль д'Ор» во Франции финишную отмашку клетчатым флагом давал знаменитый актер Жерар Депардьё.

⇒ Через пять лет трасса в Ле-Мане, очевидно, будет одним из претендентов на проведение Гран-при Ф1.

⇒ Компания «Бритиш Америкэн Тобакко» — производитель сигарет «555» — продлила еще на три года контракт с раллийной командой «Продрайв-Субару».

Кто бы мог подумать, что трижды женатый Нельсон Пике, за чьими любовными похождениями внимательно следили журналисты всего мира, к 42-м годам остепенится настолько, что среди причин своего ухода из автоспорта назовет и желание всерьез заняться воспитанием 11-летнего сына Нельсиньо, который начал выступать в картинге.

О своей отставке бразилец объявил после того, как вместе с Инго Хоффманом и Джонни Секотто занял третье место в 24-часовых гонках в Спа на БМВ-318i. По словам Нельсона, то был его последний старт. Многие полагали, что трехкратный чемпион мира Ф1, по примеру иных своих коллег, будет, как говорится, доигрывать на трассах состязаний легковых машин. Однако Пике, завоевавший с 1978 по 1991 год 23 больших приза, решил иначе.

Нельсон, очевидно, так и не смог полностью восстановиться после тяжелой аварии во время квалификационных заездов «Инди-500» в 1992 году.

ЧЕГО НЕ СДЕЛАЕШЬ РАДИ ДЕТЕЙ



«РЭМБО» ПЕРЕХОДИТ В «ВИЛЬЯМС»

Несколько лет назад ходили упорные слухи о том, что знаменитый кумир киноманов Сильвестр Сталлоне собирается сняться в фильме, посвященном Энцо Феррари. Как вы понимаете, учитывая итальянские корни актера и явное внешнее сходство, ему предложили роль самого «Коммандатора». Увы, тому проекту не суждено было воплотиться в жизнь. Однако знакомство «Рэмбо» с миром формулы 1, видимо, не прошло бесследно. Верный приверженец бокса и каратэ воспыал любовью к автогонкам, и теперь его частенько можно увидеть в боксах рядом с пилотами. В Монце, например, Сильвестр брал уроки у гонщика «Вильямс-Рено» Дейвида Култарда.

Кто знает, может быть, Сталлоне теперь лелеет мечту сыграть в кино Фрэнка Вильямса?



ФРАНЦУЗСКОЕ ПРО ИСПАНСКОЕ

С. НЕЧАЮК

Холмы, поросшие оливами, стройные кипарисы, коренастые дубы, дома из красного камня, средневековые замки, площади деревень, сохранившие свой облик со времен великого флорентийца Леонардо — ничто в сегодняшней Тоскане не мешает представить себя свидетелем той поры, когда на рубеже XV и XVI веков Италия была полем битвы, где Франция и Испания оспаривали друг у друга мировой скипетр.

Даже дороги, по которым проходит ралли "Сан-Ремо", кажется, помнят топот копыт конницы французского короля Франциска I и могучую поступь пехоты его непримиримого врага — Карла V.

Ныне им, по иронии судьбы, вновь суждено было стать тем ристалищем, где в споре французского шевалье и испанского идадьо решалась судьба мировой короны — раллийной.

Шесть скромных очков разделяли перед итальянским этапом чемпионата Дидье Орио-

ля и Карлоса Сайнса — основных претендентов на титул сильнейшего. И две гонки до финиша многомесячного марафона, в которых они не имели ни крохотного права на ошибку. Верно поэтому руководство "Тойоты" не отважилось посадить Ориоля за руль своей новой модели GT4, которую опробовал в Австралии Юха Канккунен. Похоже, Уве Андерсон окончательно решил сделать главную ставку в конце сезона на француза. Хотя и финиш к Италии не потерял шансов на итоговое первое место.

Сам Канккунен виду не подавал, что недоумен неожиданной для четырехкратного чемпиона мира ролью тест-пилота. Зато вместе с Франсуа Делекуром, Томми Мякинем и Колином Мак-Реєм не упустил возможности посетовать на неудачный стартовый номер. Дело в том, что первые два дня гонка проходила по грунтовым дорогам, хотя и имеющим твердую основу, но изрядно засыпан-

ную щебнем. Понятно, что разгребать его выпадало на долю тех, кто стартовал, как Канккунен, в числе первых. Тяжелее всех пришлось Делекуру под номером "один":

— Я даже не помышлял о том, чтобы следовать оптимальной траектории, — сокрушался водитель "Форда". — Главное было не соскользнуть на обочину, еще более опасную. Поэтому я старался держаться середины дороги и не попадал в привычный мне ритм езды. Получалось очень медленно.

А вот Сайнс, ушедший на трассу десятым, сполна воспользовался преимуществом относительно чистой дороги. Горячий кастилец буквально ошеломил всех в первый день состязаний, выиграв восемь допов из восьми! Его преимущество над "Фордом", нет не Делекура или Мики Биазона, а Уилсона превысило одну минуту. Третьим на финише первого этапа был бельгиец Бруно Тири также на "Форде".

Конечно, Сайнс — великий чемпион, Уилсон — хороший гонщик, Тири — многообещающий раллист. Но где же победитель «Тысячи озер» Мякинен, Канкунен, МакРей, Биазон? Я неслучайно расположил фамилии в этом порядке. Так, следом за Делекуром, они уходили на трассу, где известным пилотам пришлось переквалифицироваться в дорожных рабочих.

Что касается Канкунена, то его к тому же преследовали и многочисленные проколы шин. Видно, новая «Селика» оказалась более привередливой к покрышкам. В итоге — лишь 11-е место.

Но даже не эта неудача Юхи послужила поводом для траурного настроения в стане «Тойоты». Ориоль, великая надежда Андерссона, был лишь четвертым, проигрывая Сайнсу целую вечность — две минуты 11 секунд!

— Уже на первом дпе я осознал, что ме-

ня ждет в этот день катастрофа, — говорил Дидье. — Моя «Тойота» отказывалась слушаться. Я не пилотировал машину, а просто старался удержать ее на дороге.

В панике инженеры на каждом пункте сервиса меняли регулировки ходовой части и рулевого управления. Тщетно. Только в конце первого дня после очередной замены амортизаторов, по словам Дидье, его «Селика» была укрощена. Но судьба приготовила французу еще одно испытание. На последнем спецучастке в его машине отказала бортовая рация и Дидье внезапно перестал слышать голос штурмана Оселли, диктовавшего стенограмму.

— Я не представляю, как смогу теперь настичь Сайнса, — грустно проронил после финиша Ориоль.

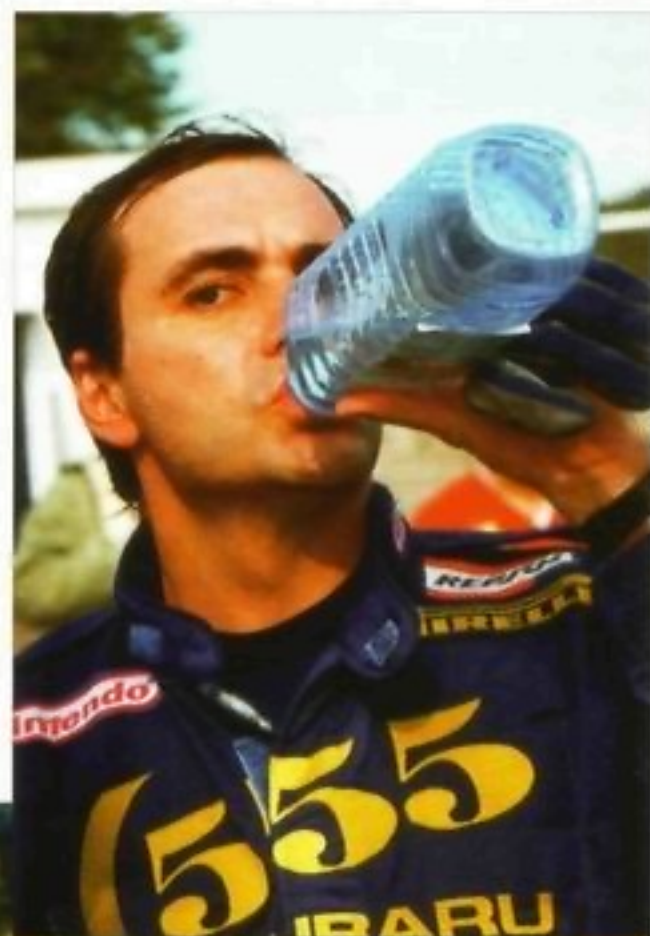
И в этих словах отчаяния было гораздо меньше, чем трезвой оценки ситуации. Ведь во второй день участников ждали в основном

короткие гравийные спецучастки, где много отыграть у равного соперника почти невозможно.

Так, вероятно, полагал и Сайнс. Нестись очертя голову ради побед на отдельных дпах при его солидном отрыве было бы верхом неблагоразумия. И Карлос, похоже, сознательно укротил свою прыть. Тем более, что после регруппинга теперь уже ему предстояло поработать бульдозером на усыпанных щебнем дорогах.

И план, лишенный риска, поначалу удавался испанцу. Даже десять секунд, проигранные Ориолю на третьем, самом длинном дпе дня, скорее должны были заставить приуныть Дидье, чем обеспокоить Сайнса. Кстати, этот спецучасток, одиннадцатый по счету, стал местом крушения надежд сразу двух гонщиков, претендовавших на призовые места. Сначала Делекур, неплохо начавший день, сошел из-за

ИЙ ШЕВАЛЬЕ СТИВ ГО ИДАЛЬГО





того, что у его "Форда" порвался приводной ремень водяного насоса и на перегретом двигателе пробило прокладку под головкой блока. А затем Тири врезался в стоявший на обочине делекуровский "Эскаорт" и потерял на этом 50 секунд.

Сайнса же главная неприятность второго дня гонки поджидала на следующем спецучастке. Причиной ее стал все тот же злополучный гравий. "Субару" Карлоса соскользнула с дороги, вылетела на обочину и развернулась. Так на самом коротком семикилометровом допе испанец уступил Ориолю 16 секунд.

Что называется, курочка — по зернышку: не выиграв ни одного спецучастка, во второй день француз сократил свое отставание от Сайнса до минуты 13 секунд.

По лицу Ориоля никогда нельзя сказать, что творится у него на душе. Все эмоции скрывает обаятельная улыбка. Однако утром третьего, заключительного дня заметно было, насколько нелегко дается даже столь искусному актеру деланная веселость. Простудившийся накануне старта и измученный высокой температурой Дидье выглядел раз-

Семнадцатый спецучасток ралли был отменен из-за слишком большого скопления публики, что, по мнению организаторов, могло повлиять на безопасность состязаний.

В немецком отделении "Опеля" решили не заниматься подготовкой для будущего сезона версии кит-кар модели "Астра".

Дидье Ориоль продлил свой контракт с "Тойотой" еще на один сезон.

Мики Биазон рискует остаться в следующем году, как говорится, без руля. Возможно, он выступит в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате в составе ко-

битым. А программа ралли, между тем, не давала французам, как говорится, вкатиться в гонку.

Длинный сорокакилометровый спуск с высоты в 1600 метров по узкой, извилистой асфальтовой ленте. Самый большой спецучасток, на котором многое может решиться, организаторы приготовили участникам в дебюте третьего этапа.

В это трудно было поверить, но промежуточный результат на 16-километровой отметке показывал, что Ориоль "везет" Сайнсу 11 секунд. Карлос финиширует весь в поту. Его время — 28 минут 49 секунд. Следом — "Тойота" Ориоля. Автомобиль въезжает на весы. Оселли отдает контрольную карту судьям. Пилот тяжело присаживается на обочину. "Воды, дайте воды", — только и произносит Дидье. Но никто не откликается на его просьбу.

Уже через несколько минут в зоне технического обслуживания француз признается:

— Я был на грани обморока, и мне понадобилась четверть часа, чтобы прийти в себя. Проклятая простуда. К ней, увы, добавилась и боль в желудке.

манды "Тойота", однако вопрос финансирования его участия еще не решен.

Франсуа Делекур отклонил предложение "Ситроена" выступить в "Дакаре".

Победа Ориоля стала третьей для него и первой для "Тойоты" в ралли "Сан-Ремо".

Младший брат Колина Мак-Рей — Алистер — победил в формуле 2 на "Ниссан-Санни", заняв 12-е место в абсолютном зачете.

Сильнее всех мужчин — соперников по группе N оказалась немка Изольда Хольдерид на "Мицубиси-Лансер".

Только 13 секунд отыграл здесь Ориоль, однако именно после этого спецучастка, по словам самого Дидье, он осознал, что сможет быть впереди испанца: "Я шел сразу за Карлосом, видел следы "Субару" и по траектории движения понял, что Сайнс едет медленнее, чем может".

Не будем забывать, что последний этап полностью проходил по асфальту, а француз не зря называют специалистом по твердому покрытию.

На следующем спецучастке Ориоль впервые выигрывает и приближается к лидеру еще на 15 секунд. На десяти километрах — это много. Объяснение простое: у "Субару" Сайнса барахлит топливный насос. Поменять его Карлос смог лишь после еще двух допов. Тем временем разрыв сократился до 38 секунд.

Насос заменен, но теперь у "Импрезы" проблемы с новой коробкой передач, которая не подходила к извилистой асфальтовой трассе. Предпоследний доп — Ориоль лидер! И наконец победная точка — первое время на СУ 26.

— Это, наверное, была не самая моя красивая победа, — скажет потом француз. — Но, несомненно, одна из наиболее тяжелых.

Добавим, и, может быть, самая ценная за всю карьеру Дидье. Ведь перед последним этапом в Англии его превосходство над Сайнсом измеряется теперь 11 очками. А это много. Если к тому же учесть, что за весь нынешний сезон в тех гонках, где финишировали оба претендента на высший титул, испанцу ни разу не удавалось быть впереди французам.

9 этап Ралли "Сан-Ремо"

10—12 октября, 2160/506 км, 26 СУ

1. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	A	5:56.40
2. К.Сайнс/Л.Моли	E	Subaru Impreza	A	—0.21
3. М.Биазон/Т.Сильеро	I	Ford Escort RS Cosworth	A	—0.47
4. Б.Тири/С.Преве	B	Ford Escort RS Cosworth	A	—1.17
5. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A	—1.36
6. Дж.Кунико/С.Званджелисти	I	Ford Escort RS Cosworth	A	—1.51
7. Ю.Канкунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT 4ST205	A	—4.18
8. П.Лонги/Ф.Занелла	I	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—8.09
9. М.Уилсон/Б.Томас	GB	Ford Escort RS Cosworth	A	—11.02
10. Ж.Бика/Ж.Канело	P	Lancia Delta HF Integrale	A	—30.26

Состав	Причина
1 А.Агнни/С.Фарнока	I Toyota Celica Turbo 4WD A авария
5 Т.Микинен/С.Харьянен	SF Mitsubishi Lancer Evo II A мотор
11 Ф.Делекур/Д.Граталу	F Ford Escort RS Cosworth A мотор
25 А.Шварц/К.Вика	D Mitsubishi Lancer Evo II A пожар

Лидеры: 1—24 СУ — Сайнс; 25—26 СУ — Ориоль.
Победители СУ: Сайнс — 8; Канкунен — 6; Мак-Рей — 4; Кунико — 4; Ориоль и Биазон — по 3; Тири — 2; Шварц — 2. (СУ 17 — аннулирован).

Личный зачет: 1. Ориоль — 110 очков; 2. Сайнс — 99; 3. Канкунен — 78; 4. Биазон — 42; 5. Тири — 32; 6. Шварц — 31; 7. Делекур — 30; 8. Мак-Рей — 29; 9—11. Й.Данкан (ЕАК), А.Ватанен (SF), Микинен — по 20. Командный: 1. Toyota — 151 (чемпион мира); 2. Subaru — 134; 3. Ford — 102; 4. Mitsubishi — 41. Кубок ФИА Ф2: 1. Skoda — 39; 2. Opel — 36; 3. Nissan — 24; 4. Renault — 23. Кубок ФИА gp N: 1. Х.Пурас (Е) — 43; 2. И.Хольдерид (D) — 37; 3. Х.Рекальде (RA) — 27.

ОРДЕН ПОЧЕТНОГО ЛЕГИОНА

А. МЕЛЬНИК



Господи, как же он соскучился! Целых шесть лет не видел клетчатого флага на финише, шесть лет не прикасался к рулю и уже даже начал бояться — сможет ли вновь сесть в жесткое сиденье гоночного автомобиля и пройти хотя бы один круг. Какими долгими были эти годы... Последняя в Европе гонка — Большой приз югославской столицы — стартовала целую вечность назад, второго сентября 1939 года. На следующий день Британия и Франция вступили в войну, и всем стало не до гонок.

Но вот вечность прошла — наступил сентябрь сорок пятого. И он, Жан-Пьер Вимиль, — вновь на старте. Первые после войны автомобильные соревнования состоялись, конечно же, во Франции. Знаменитый английский трек "Бруклендс", превращенный в первые месяцы войны в аэродром, разбомбили фашисты. Итальянцы остались без гроша, Германия — в развалинах. И даже на бетоне за океанского "Индианаполиса", говорят, выросла трава. А в Париже, в Булонском лесу, спустя ровно шесть лет после Гран-при Белграда, состоялся Кубок Освобожденных.

Вимиль был человеком достаточно замкнутым, молчаливым, не слишком любил показывать свои чувства. Вот и сейчас на старте он был сосредоточен и спокоен как обычно. И по лицу никто бы не догадался, какая буря радости бушует в его душе. Он снова на старте! Жан-Пьеру было трид-

цать семь лет, но сейчас он ощущал себя двадцатилетним. Вновь вернулась молодость, вновь вокруг друзья, автомобили и болельщики, болельщики! Сегодня они ведут себя совсем не как обычно — восторженны, веселы почти все, на лицах беспричинные улыбки. И каждого гонщика награждают аплодисментами. Просто так, на здоровье, за то, что они живы, что снова вместе, что позади война.

Вот только далеко не всем удалось собраться в Булонском лесу. Нет ни одного из непобедимых когда-то немцев. Странно — Вимиль поймал себя на мысли, что за все эти шесть лет он ни разу не подумал о своих бывших соперниках из германских команд как о врагах, "бошах". Нет, они всегда были и остались гонщиками — спокойный и внимательный Руди Караччиола, чуть заносчивый Манфред фон Браухич, несравненный Берни Роземайер.

Но им-то войны попробовать не пришлось: Караччиола убежал в Швейцарию, спасая жену-еврейку, Браухич все это время благополучно "провоевал" в Берлине, звезда Роземайера погасла еще до войны. А двое лучших друзей Вимилья — Бенуа и Вильямс — навсегда остались за линией фронта.

И Робера, и англичанина Жан-Пьер знал давным-давно и, казалось, достаточно хорошо — как-никак ездили в одной команде, вместе с Вильямсом в тридцать шестом установили рекорд в гонке на сутки. А годом позже с Бенуа Вимиль выиграл незабываемую гонку в Ле-Мане, когда только решительность еще одного французского гонщика Рауля Форестье спасла Жан-Пьера от верной смерти.

Да, Бенуа он знал... Тем большей неожиданностью стал для Жан-Пьера визит старого друга в первые дни войны. Оказалось, Робер — кадровый офицер Интелдженс Сервис. И военная биогра-

фия Вимилля, бывшего студента-отличника, проявлявшего поразительные способности в изучении иностранных языков, началась в разведке.

Закончилась же за штурвалом истребителя. Он побывал в Северной Африке, готовил высадку союзников в Нормандии, а встретил конец войны в эскадрильи "Перигор" под командой генерала Валлена.

Жан-Пьер прошел войну невредимым, с несколькими орденами и медалями. Он получил одну из самых почетных наград — "Военный Крест", но в глубине души всегда знал, что даже Орден Почетного Легиона не сможет заменить ему наград спортивных. Главной целью его жизни оставались Гран-при.

Так было и когда 22-летний студент Сорбонны заявил о том, что хочет стать автогонщиком. Отец, редактор парижской газеты "Пети журнал", сам заядлый автомобилист, был этим немало озадачен и корил теперь себя за то, что в свое время всячески поощрял старшего сына, дни напролет проводившего за рулем семейного экипажа. Единственной мечтой — выиграть Гран-при — жило сердце Жан-Пьера и когда он впервые отправился завоевывать Большой приз Пикардии на купленном за отцовские деньги полуторалитровом "Бугатти". Между прочим, ездил в Моле закладывать машину для младшего Вимилля знаменитый парижский журналист Шарль Фаро.

Сколько тогда было радужных надежд! И отличное начало, казалось, их только подтвердило. Он первым ушел со старта, некоторое время был лидером, остановился в боксах, снова выехал и, установив рекорд круга, опять вышел вперед. Правда, до финиша так и не добрался, но тем не менее о молодом парижанине сразу заговорили. Еще бы, помнится, тогда он здорово потешил публику, даже друзья укоряли — мол, разве можно так-то или головы совсем нет!? Теперь Жан-Пьер вспоминал об этом с улыбкой. И немного — со стыдом.

Да, тогда под безоблачным небом Пикардии путь к осуществлению его мечты был открыт. Но еще долгие два года Вимилль ни разу не сумел первым преодолеть финишную черту. Сначала это его обескураживало, но потом, все обдумав — а был Жан-Пьер человеком прагматичным, даже в юности не слишком подверженным порывам восторженности, француз понял, что до великих, с которыми он так легкомысленно вышел сражаться на трассы Гран-при, ему еще очень и очень далеко. И стал планомерно и настойчиво совершенствовать свое мастерство.

Благо для этого возможностей было хоть отбавляй. В тридцатые годы в Европе прово-



Во второй половине 1938 года Вимилль ненадолго попал в заводскую команду "Альфа-Ромео". Но 12-цилиндровая "Альфа-Ромео-312" была бессильна против "Мерседес-Бенца" и "Ауто-Униона".



Сразу после войны Жан-Пьер выступал на довольно редкой "Альфе-Ромео-308" почти десятилетней давности.



8 июня 1946 года в парижском предместье Сен-Клу Вимилль (слева) вышел на старт за рулем "Альфы-Ромео-158". Это был дебют в "большом свете" в прошлом "вуатюретти", а в недалеком будущем чемпионской машины формулы 1.



Жан-Пьер наконец попал в сильнейшую по тем временам команду и получил лучшую машину. На снимке — будущий чемпион мира Джузеппе "Нино" Фарина (слева) и Вимилль после финиша Гран-при Наций 1946 года в Женеве, где француз занял третье место и установил лучшее время круга.

дилось огромное количество гонок — на самых разных трассах, с самым разным составом участников. Вимилль, тщательно выбирая соревнования, все время шел по нарастающей — от простого к сложному, от соперников слабых к самым большим мастерам Европы.

Уже в 1932 году зрители с удивлением увидели совсем другого Вимилля. Куда девался сумасшедший парень, проходивший повороты с бешеным заносом в тучах пыли и чаще всего заканчивавший гонки на обочине со сломанной машиной? За рулем "Бугатти", а потом и "Альфы-Ромео" сидел по-прежнему быстрый, с прекрасной реакцией, но уже спокойный, выдержанный не по годам гонщик, во всех случаях хладнокровно предпочитавший расчет безоглядному риску.

Результат не замедлил сказаться. В 1932-м за рулем мощного пятилитрового "Бугатти-54" он выиграл первую в своей жизни гонку — "подъем на холм" в Ля Тюрби. А потом и еще одну — Гран-при д'Оран. Но это были еще совсем не те Гран-при, о которых Вимилль мечтал — великие итальянцы и французы в Ля Тюрби не ездили.

В следующем году Жан-Пьер сделал еще один шаг на пути к вершине. Его синяя "Альфа-Ромео-Р3" в компании сильнейших — пятая в Реймсе, третья в Брно, снова третья в Испании. Тогда Вимилль во второй раз в своей жизни решил, что близок к цели — протяни руку и дотронешься до лаврового венка победителя Большого приза. И вновь судьба решила испытать его.

Сначала ошибся он сам. Оставив "Альфу-Ромео", поддавшись на уговоры Жана Бугатти и перешел в Моле, в "конюшню" знаменитого "Патрона". К сожалению, "Бугатти-59" не оправдала его надежд, она, безусловно, уступала "Альфе". Но это бы еще полбеда. Главное — на сцену, сокрушая на своем пути и итальянцев, и французов, вышли "Мерседес-Бенц" и "Ауто-Унион".

Где-то с год Вимилль и его товарищи пытались сражаться с немцами. Но скоро поняли — бесполезно. Отличная организация гоночной команды, прекрасные конструкторы, замечательные гонщики и наконец мощная государственная поддержка — против такого сочетания бороться было невозможно.

Полному энергии и сил человеку, которому не исполнилось еще и тридцати, трудно было смириться с тем, что все кончено. И тем не менее Вимилль отдавал себе в этом отчет. Он прекрасно видел положение внутри команды "Бугатти" и понимал, что ни она, ни какая другая французская фирма не сумеет перейти дорогу немецким командам. А на место в "Мерседес-Бенце" или "Ауто-Унионе" могли рассчитывать

лишь самые лучшие из итальянцев. Но, конечно, не француз — это уже была политика.

Так его уделом вновь стали второстепенные соревнования. Вимиль участвовал в гонках полторалитровых, так называемых "вютюретт", в состязаниях спортивных машин, даже в ралли. Он дважды выигрывал "Ле-Ман" и был ничуть не менее знаменит у себя на родине, чем Луи Широн, Рене Дрейфус, Раймон Соммер. За девять лет, участвуя в семи десятках гонок, пятнадцать из них он выиграл. И все же от своей мечты был далек как никогда раньше...

Война, казалось, заставила забыть обо всем. За линией фронта и на передовой спортивные неудачи представлялись такими мелкими, такими далекими! Но стоило ему очутиться на трассе в Булонском лесу, как все вернулось — жажда борьбы и страстное желание быть впереди.

Победа в Кубке Освобожденных была счастливым прологом к третьему восхождению Вимиля. В 1946 году он стал одним из лучших пилотов мира. Красную "Альфетту" Жан-Пьера уже опасались великие — Акиле Варци, Феличе Тросси, Луи Широн. А после гонок усталого и счастливого Жан-Пьера первой встречала молодая жена. Семья ждала первенца...

Того, что произошло зимой сорок седьмого, никто не понял. Гонщик из мировой элиты оставил вдруг лучшую в мире команду и перешел на голое место. Туда, где все нужно было начинать сначала. Да еще и с минимальными шансами на успех. Если бы это сделал кто-нибудь другой! Но мудрый, рассудительный Вимиль, которому к тому же под сорок, — не мальчик, соображать должен, что времени на эксперименты в таком возрасте у гонщика нет.

Жан-Пьер и сам до конца не мог осознать, что заставило его так поступить. Первым желанием, когда он выслушал горячие призывы Амеде Гордини, было выпроводить его подобру-поздорову. "Послушайте, я ведь не первый год в автогонках. То, о чем вы говорите, — несбыточная мечта, бескомпрессорная машина никогда не догонит "Альфетту", — так и подмывало сразить его. Но Вимиль промолчал. Почему? Этот Гордини был абсолютно не похож на него — романтик, совсем мальчишка, несмотря на годы. Может, этим он и покорила Жан-Пьера? А может, просто захотелось бросить вызов судьбе, взять у нее реванш за столько пустых лет за спиной немецких гигантов? Впрочем, такие мысли были совсем не свойственны прагматику Вимиллю.

Весной 1947 года на трассах Больших призов появилась миниатюрная светло-голубая "Гордини". Многие из тех, кто видел, как огромный, кажущийся медлительным и немного неуклюжим Вимиль втискивался за руль этой



За рулем "Гордини-T11-03GC" — одного из ранних автомобилей фирмы образца 1947 года — тайландский принц Бирабонзе Банубан, единственный иностранец, ездивший за французскую команду. Кроме него товарищами Вимиля были Морис Тринтиньян и Раймон Соммер.



Создателя гоночных малышек "Гордини", французского инженера Амеде Гордини, родившегося близ итальянской Болоньи, называли чародеем.



Выступая за "Гордини", Вимиль по старой памяти, очевидно, возвращался к "Альфе-Ромео". Причем необычайно удачно — четыре победы и одно второе место в шести стартах в 1947—1948 годах.



Жан-Пьер в Буэнос-Айресе на "Гордини-T15-10GC" накануне своей последней гонки.

крохи, не могли сдержать улыбки. Да и результаты поначалу ничего, кроме снисходительной усмешки, не заслуживали. Но Жан-Пьер, как пятнадцать лет назад за рулем "Бугатти", как год назад в кокпите стремительной "Альфы-Ромео", оставался абсолютно невозмутим. К гоночному автомобилю перед стартом он подходил, как хирург к операционному столу — собранный, готовый к самому трудному случаю. Жена всегда давала ему кусочек сахара — на счастье.

И малютка "Гордини" поехала! В июле 1947-го, на Большом призе Ниццы и через пару месяцев на Гран-при Лозанны Вимиль уступил лишь Луиджи Виллорези на "Мазерати". Зимой он выиграл популярную аргентинскую "Темпораду", а весной 1948-го во французском По был первым на старте и установил рекорд круга. Это было почти невероятно, и Амеде Гордини от радости весь светился.

В феврале 1949 года они приехали в Буэнос-Айрес. Аргентинцы страстно любили автогонки и проводили их в несметном количестве прямо на улицах своих городов. Но, как вскоре убедился Жан-Пьер, относились жители этой страны к состязаниям автомобилей, скорее как к корриде. Они выскакивали на трассу и размахивали рубашками прямо перед радиаторами мчащихся на скорости за двести машин. Экспансивные итальянские коллеги Вимиля ругались в боксах страшными словами. Но Жан-Пьера ничто не могло вывести из равновесия.

Так было и 28 февраля 1949 года. Шла обычная тренировка перед Гран-при генерала Перона, а трассу, проложенную по аллеям столичного "Палермо Парка", уже окружали беснующиеся толпы. В них, словно островки, выделялись фигурки конных полицейских. Но для Вимиля они имели значение не больше, чем телеграфные столбы и тюки соломы на обочинах. Когда голубая машина вошла в поворот, в толпе на краю трассы произошло движение. Внезапно отпрянула в сторону полицейская лошадь, кто-то выскочил на дорогу, в ярких солнечных лучах заиграло облачко пыли. Автомобиль, объезжая внезапно возникшее препятствие, вильнул, водитель попытался удержать его в повороте, но усилия могучих рук не хватило. Машина встала на два колеса и через мгновение уже кувыркалась по асфальту. Толпа зрителей, немедленно высыпав на трассу, окружила обломки: "Мертвый, смотрите, мертвый! Француз разбился насмерть!"

Весной того же года генерал де Голь вручил госпоже Вимиль Орден Почетного Легиона. "... За победы в Гран-при Франции, Швейцарии, Бельгии..."

ОТСУТСТВУЮ ВСЕГДА НЕ П

М. МЕДВЕДЕВ

Вспомните, еще совсем недавно одно предположение о том, что экс-чемпион мира Кевин Шванц займет в нынешнем первенстве место ниже второго, казалось абсурдом. Вас непременно подняли бы на смех, заявив только, что вице-чемпион, к примеру, станет Лука Кадалора, а Джон Косински сумеет удержаться на третьей ступеньке пьедестала. Ведь после Гран-при Великобритании итальянец был только седьмым. Американца же в середине сезона нещадно гоняли Алекс Кривилль, Синичи Ито и Альберто Пуиг.

На протяжении всей летней кампании мирового первенства итоговый расклад чемпионата "пятисоток" проглядывался вроде бы достаточно явно: Мик Дуэн — чемпион, Шванц и Кривилль — призеры. Но предположения, какими бы обоснованными они ни казались, остаются лишь предположениями. Официальные же итоги года подводятся только после финальных осенних гонок. И если Дуэн не стал откладывать дела в долгий ящик и решил вопрос о чемпионстве еще в конце августа, то двое других соискателей медалей, не сумевшие обезопасить себя от противников столь же весомым заделом в очках, немедленно за это поплатились. Как вы помните, на первом осеннем Гран-при сезона в Лагуна-Секе оба — и Шванц, и Кривилль — попали в серьезные аварии, причем в обоих случаях пострадали руки гонщиков.

Но если травмы пальцев рук все-таки позволили испанцу принять участие в заключительных гонках и он сохранял возможность вскочить на

подножку уходящей "бронзы", то экс-чемпион мира сам уже ничего поправить не мог. Для сохранения "серебряного" результата техасцу оставалось лишь уповать на ошибки соперников и технические неполадки их мотоциклов. Однако ни в США, ни в Аргентине таковых замечено не было. И перед Кевинсом неожиданно возникла реальная угроза остаться вне пределов призовой тройки.

Большой приз Европы четвертый год кряду проводился в Испании. Эта страна имеет в чемпионате мира по мотогонкам привилегированное положение. Стараниями национальной федерации и компании "Дорна", активно пропагандирующей мировое первенство и к тому же владеющей правами на его телетрансляции, испанским болельщикам стало доступно воочию наблюдать два, а то и целых три мотоциклетных Гран-при в год. В нынешнем сезоне у них появился дополнительный стимул попасть на трибуны барселонского автодрома "Каталунья-Монтмело". Ведь впервые в истории сразу два испанца могли попасть в призеры "королевского" класса.

Правда, шансы их иначе как призрачными назвать было нельзя. Только сходы Косински и Кадалоры могли помочь испанцам. А лучшее положение для атаки на "серебро" было у Джона Косински — рыжеволосый американец уступал Шванцу 13 очков. Для выполнения программы-максимум гонщику "Кадживы" необходимо было занять в Гран-при Европы третье место, при условии, что Лука Кадалора не поднимется выше второго. Итальянцу для звания вице-чемпиона

необходима была победа, притом еще, что Косински не будет вторым. А уж сколько различных вариантов влияли на положение Шванца — лучше и не заикаться. Наиболее же вероятные прогнозы не сулили Кевину ничего хорошего.

Однако почти до самой середины заключительного этапа первенства мира сезона-94 все складывалось в пользу техасца, который наверняка был самым заинтересованным болельщиком испанской гонки.

На старте, помятуя, очевидно, о своих, пусть призрачных, но все же шансах, настоящий спектакль перед домашней публикой разыграл Альберто Пуиг. Каталонец — а родился он как раз в Барселоне — вместе с Косински мгновенно отеснил с основной гоночной линии обладателя "поул-позишн" и нового чемпиона мира. В после-стартовый поворот "Эльф" первым ввалился "маленький Джон", но уже через несколько десятков метров в очередной связке поворотов Пуиг вышел в лидеры.

Альберто успел приучить зрителей к таким фокусам. Надолго запомнились отчаянные маневры испанца в Германии и Австрии. Однако неизменно все его попытки закрепиться на первом месте оказывались тщетными. В конце концов так же вышло и в Барселоне, но, пожалуй, больше нигде испанец не сопротивлялся "заводским" пилотам так долго и — прямо-таки остервенело, иначе не скажешь, — как на европейском Гран-при. Не раз и не два каталонец пугающе жестко "захлопывал дверь" перед входом в

Несмотря на две победы "Ямахи" в концовке чемпионата, Лука Кадалора (в центре) медлит продлевать контракт с боссом команды Кенни Робертсом (справа). Итальянец мечтает о месте в "Хонде".

Семь лет по итогам чемпионата мира не было столь малого разрыва между серебряным и бронзовым призером. Кадалора опередил Косински лишь на два очка.



ШИИ АВ



поворот у самого носа сначала Косински, затем Ито и Кадалоры.

Итальянец подловил Пуига только на девятом круге. Лука прижал бело-голубой мотоцикл соперника к внутренней бровке левого поворота, заставив сбросить скорость, а к следующему правому повороту вышел вперед. С этого момента, поставившего крест на всех чаяниях испанских болельщиков о победе своего любимца, Пуиг заметно сник и начал не только отставать от "Ямахи" лидера, но пропускать вперед других соперников. А главная интрига последних трех Гран-при сезона достигла между тем своего апогея.

Лука лидировал, за ним по пятам следовала "Хонда" Дуэна, который, к огорчению "маленького Джона" и, разумеется, Швантца, даже не пытался обогнать "Ямаху", хотя был от нее буквально в двух шагах. Более того, неожиданно для "первого номера" "Кадживы" на третье место выбрался Кривилль.

Сразу же ожили притихшие было трибуны. Встряхнулся и сам Косински — ведь из его рук уплывало не только "серебро", но и "бронза" чемпионата. И Джон бросился в бой не на жизнь, а на смерть. Выражение это вовсе не фигуральное. Итальянская машина заметно уступала японской, а в таких условиях пилоту, догоняющему более быстрого соперника, приходится не только призвать на помощь все свое мастерство, но и рисковать. Причем порой действительно смертельно.

В битве между Кривиллем, чья "Хонда" на прямых шла гораздо резвее "Кадживы", и Косински, творившим чудеса в поворотах, было абсолютно все — невероятные маневры Джона на торможении, классические обгоны с использованием "слип-стрима" в исполнении Алекса,

совершенно измочаленная резина, заставлявшая мотоциклы судорожно дергаться, — а ближе к финишу еще и дождик стал накрапывать. На последнем круге пилоты даже столкнулись. К счастью, касание произошло на небольшой скорости и пострадал лишь передний обтекатель "Хонды". Косински же сумел в итоге финишировать третьим.

Впрочем, даже третье место американца в Испании и во всем чемпионате можно назвать подвигом. Как признался Джон после финиша: "Кривилль был быстрее меня на всех участках трассы, тем более на прямых. Вы сами хорошо видели — мой мотоцикл неконкурентоспособен сегодня".

Удивительно, но те же слова в адрес своей машины мог бы сказать и новоиспеченный вице-чемпион мира. Команда Кенни Робертса большую часть сезона выглядела просто беспомощной. И лишь благодаря каким-то совершенно не логичным успехам в США и Испании "Ямаха" выбралась на второе место в личном и третье в командном зачете.

Что и говорить, подобной концовки 45-го чемпионата мира в классе 500 см³ не ожидал никто. И меньше всего, конечно, Кевин Швантц. На протяжении всего сезона именно его "Сузуки" выглядел наиболее достойно на фоне игравшей первую скрипку "Хонды". И по логике вещей прошлогодний чемпион должен был бы к грустной приставке "экс" добавить ободряющую "вице". Но природе чужды прямые линии и строгая логика. Может быть, потому осень, смешав все карты тейхаса, оставила Кевина грустить о сломанной руке и упущенных шансах.

Девять выигранных в нынешнем сезоне Гран-при сделали Майкла Дуэна рекордсменом Австралии по количеству побед в "пятисотках", их у него — 19. Чемпион мира 87-го года Уэйн Гарднер откатился на второе место — 18.

"Хонда", обойдя "Сузуки", вышла на третье место среди марок по количеству побед в Гран-при — 79.

Произошли изменения и в верхней части заочного международного соперничества по числу побед в мотоциклетных больших призах. Дуэн отныне делит восьмое место с двукратным чемпионом мира анг-

личанином Барри Шином. А Кевин Швантц поднялся на четвертую строчку — 25 побед. Впереди тейхаса лишь Эдди Лоусон (31), Майкл Хэйлвуд (37) и Джакомо Агостини (68).

Победа в командном зачете стала седьмой для "Хонды" в классе 500 см³. Столько же раз первой была "Сузуки". Лучше только "Ямаха" — 9 и "МВ-Агуства" — 16.

Впервые за двадцать два года гонщику одной команды удалось в одном сезоне одержать девять побед. За всю историю чемпионата "пятисоток" более убедительно выигрывал лишь пятнадцатикрат-

14 этап Гран-при Европы

16 октября, "Хоторна-Монтенело", 25 км, 118,675 км

1.	Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	1	46.03,356
2.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	—3.488
3.	Дж.Косински	USA	Cagiva V594	3	—6.566
4.	А.Кривилль	E	Honda NSR500	5	—7.486
5.	Д.Битти	AUS	Yamaha YZR500	6	—18.737
6.	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	9	—19.994
7.	А.Пуиг	E	Honda NSR500	4	—24.528
8.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	12	—34.978
9.	Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	13	—54.900
10.	Д.Чандлер	USA	Cagiva V594	8	—55.928
11.	Дж.Рейнолдс	GB	Harris Yamaha	10	—55.98
12.	Дж.Мак-Вильямс	GB	Yamaha YZR500	14	—56.278
13.	Х.-Л.Мелла	E	Suzuki RGV-Г	18	—1.10,840
14.	Л.Нево	B	ROC Yamaha	17	—1.10,958
15.	А.Строуд	NZ	ROC Yamaha	15	—1.11,059

Сошли:				Место	Причина:
круп:				на старте:	
7	Ш.Эммет	GB	Suzuki RGV-Г	11	авария
25	С.Ито	J	Honda NSR500	7	авария

Лучший круг: Дуэн — 1.49,452 (156,134 км/ч)

Личный зачет: 1. Дуэн — 317 очков; 2. Кадалора — 174; 3. Косински — 172; 4. К.Швантц (USA) — 169; 5. Пуиг — 152; 6. Кривилль — 144; 7. Ито — 141; 8. Барруш — 134; 9. Чандлер — 96; 10. Мак-Кензи — 69; 11. Б.Гарсиа (F) — 56; 12. Дж.Мак-Вильямс — 49; 13. Битти — 44; 14. Рейнолдс — 43; 15. Эммет — 34; 16. Лопес-Мелла — 26; 17. Н.Абе (J) — 20; 18. Л.Нево (B) — 19; 19. Ж.-П.Жандо — 17; 20. К.Мильорати (I) — 12; 21. М.Гарсиа (F) — 11; 22. Т.Хонма (J) — 10; 23. Ж.Форэ (F) — 8; 24. Л.Реджани (I) — 7; 25. Б.Хенгелли (CH) — 7; 26. Х.Мираллес (E) — 7; 27. Б.Боньониль (F) — 7; 28. Э.Муано (F) — 5; 29. С.Дуэн (AUS) — 4; 30. У.Марк (D) — 2; 31. Л.Педерчини (I) — 2; 32. Н.Ходжсон — 1; 33. Строуд — 1. Командный: 1. Honda — 317; 2. Suzuki — 214; 3. Yamaha — 189; 4. Cagiva — 187; 5. ROC Yamaha — 93; 6. Harris Yamaha — 53; 7. Aprilia — 7

ный победитель мировых первенств Агостини. В 1968 году итальянец одержал 10 побед, в 1972-м — 11.

Несмотря на то, что Джон Косински занял на "Кадживе" третье место в чемпионате — до этого лучшим гонщиком итальянской команды был Лоусон (1991 год, 6-е место), — в командном зачете завод так и не смог подняться на рекордную для себя высоту и в шестой год кряду остается четвертым.

Последние 11 лет командный зачет "пятисоток" выигрывали лишь "Хонда" и "Ямаха".

ВЕЧНЫЕ ЗАБОТЫ

В КРАЮ
ВЕЧНОГО ЛЕТА

А. МЕЛЬНИК

“Всю мою жизнь после финиша я ждал старта следующей гонки. Даже когда что-то не получалось, я говорил себе — у тебя еще будет шанс, через неделю или через год. Сегодня впервые в жизни я не могу этого сказать”. Папаша Марио грустно улыбался: шестнадцатый этап “Всемирной серии PPG Инди-Кар” сезона-94 должен был стать прощальной гонкой одного из лучших пилотов Америки. Он сам так решил еще год назад, и вот пришло время выполнять обещание.

В отличие от старшего Андретти мысли всех остальных участников CART были устремлены в будущее. Даже тех двоих, кто, как и Марио, решил проститься с “индикарами”. 27-летний вице-чемпион серии “Инди Лайтс” 1991 года Марк Смит, два сезона поиграв в автогонки на высшем уровне, предпочел спокойной водительской доле карьеру бизнесмена. А экс-чемпион мира Найджэл Мэнселл не скрывал, что живет уже в предвкушении своего возвращения в формулу 1: “Чемпионат практически закончился, победитель известен. Мне осталось лишь постараться так проехать

последнюю гонку, чтобы не разочаровать болельщиков и многочисленных друзей, которых мы с Розанной и наши дети здесь нашли”.

Примерно то же самое могли сказать о себе Ал Анзер-младший и Эмерсон Фиттипальди. Оба уже обеспечили не только первые две строчки в итоговой таблице первенства, но и места в команде Роджера Пенске на будущий сезон. Зато добрым двум с половиной десяткам гонщиков было за что бороться на Гран-при “Тойоты” в Монтерее, представляемом “Банк оф Америка”, — так длинно и сложно назывался последний этап чемпионата.



Ведь в начале октября было уже известно, что лишь 13 пилотов наверняка остаются в своих командах. Семеро — в том числе Пол Трейси, Рауль Боцзел, Майкл Андретти и Тео Фаби — поменяют хозяев. Судьба же еще более чем дюжины парней оставалась неясной. Неудивительно поэтому, что последняя гонка сезона стала как бы генеральной репетицией сезона будущего.

Вот почему на Гран-при "Тойоты" как-будто перемешались три времени года. Озабоченные мыслями о грядущей весне, гонщики и менеджеры команд приехали в край, где царит вечное лето. "Лагуна-Сека Рэсуэй" находится в Калифорнии, на полпути между городами Монтерей и Салинас, в ста с лишним километрах к югу от Сан-Франциско. Песчаные холмы, по склонам которых затейливо извивается трасса автодрома с одиннадцатью поворотами, поросшие редким кустарником и небольшими деревьями, круглый год здорово прожаривает солнце. Дожди тут большая редкость, а потому Лагуна-Сека — место, словно специально созданное для автогонок.

Однако природа редко бывает озабочена созданием идеальных для человека условий. Жара и песок с окрестных холмов порой превращают здешний автодром в весьма неприятное место. "Это настоящий каток!" — воскликнул Мэнселл, вылезая из автомобиля в субботу днем, после того как тщетно пытался улучшить свое квалификационное время. Из первой дюжины пилотов такое оказалось под силу лишь чемпиону и вице-чемпиону. А их то-

варищ по команде "Пенске" Трейси и вовсе выкатился на трассу только однажды. Проехав один круг в прогулочном темпе, канадец вновь зарулил в боксы: "По такой жаре моему первому времени вряд ли кто-нибудь мог угрожать. Поэтому, по глупости потеряв в утренней тренировке целый комплект шин — я умудрился нажать одновременно педали акселератора и тормоза, мы решили не напрягаться. И оказались правы. Завтра же на победу может рассчитывать лишь тот, кто скрупулезно точно настроит автомобиль и сохранит шины свежими на протяжении всей дистанции".

"А голову — холодной с самого старта", — можно было бы добавить к словам Пола. Ибо то, что произошло в первых трех поворотах Гран-при "Тойоты" предопределило характер и в значительной мере исход всей гонки. Бело-синяя "Лола" Доминика Добсона из команды "ПакВест" с размаху въехала в коробку передач машины Андретти-старшего. Серьезных последствий столкновение не имело, но, отбросив ветерана на 26 место, оказалось достаточным для того, чтобы похоронить надежды Марио — пусть призрачные — на победу.



Почти одновременно с этим в повороте, только что названном как раз именем Андретти-старшего, хорошенько "пободались" Анзер и Робби Гордон. Последний в случае успеха мог выйти на четвертое место в чемпионате и начал гонку очень резво, немедленно обогнав Мэнселла. Трудно сказать, кто из двух американцев больше виноват в том, что случилось, — вошедший внутрь левого поворота и, возможно, слегка "облокотившийся" на соперника "маленький Ал" или шедший снаружи и, не исключено, слишком резко нырнувший внутрь Гордон. Скорее всего, не хватило хладнокровия обоим. И Анзер, вздымая тучи пыли, пропахал внушительную борозду на полосе безопасности, пропустил весь караван и потерял почти круг в боксах на ремонт рулевого управления и подвески правого переднего колеса.

Обидчик чемпиона отправился в боксы кругом позже и потерял там еще больше времени. Но еще раньше закончилась гонка для двух экс-чемпионов CART. Майкл Андретти в

Безоговорочные короли нынешнего сезона Роджер Пенске и Ал Анзер. Первый создал поразительно слаженную и мощную команду, второй, прекрасно в нее вписавшись, удивил всех тактической мудростью. В водительском же мастерстве "маленького Ала" сомнений давно ни у кого не возникает.

Этап "Всемирной серии PPG Инди-Кар" проходил в Лагуна-Секе 12-й раз. Четырежды, причем подряд — с 1984 по 1987 год — первенствовал здесь Бобби Рейхол. По два раза побеждали Дэни Салливэн, Майкл Андретти и Пол Трейси.

Команда "Рейхол-Хоуган" подписала с английской фирмой "Илмор" соглашение о поставке двигателей на будущий сезон.

Определились составы некоторых команд на сезон-95. Цвета "Пенске Рэйсинг" будут защищать Ал Анзер-младший и Эмерсон Фиттипальди, "Чип Ганасси Рэйсинг" — Маурицио Гужельмин и Брайан Херта, "Ньюман-Хаас Рэйсинг" — Майкл Андретти и Пол Трейси,

"Форсайт-Грин" — Жак Вильнев и Тео Фаби, "Фойт Энтерпрайзиз" — Эдди Чивер, "Инди Ридженсис" — Ари Линдик, "Рейхол-Хоуган" — Бобби Рейхол и Рауль Боцзел.

"Не думал, что в Лагуна-Секе мне пригодится моя охотничья лицензия", — шутил в пятницу Рейхол. Во время квалификационных заездов он едва не сбил выбежавшую на трассу лисицу.

В 86-м чемпионате США приняли участие 65 пилотов. Больше половины из них — американцы (36 человек). По пять представителей Канады, Бразилии и Италии, по двое британцев, шведов, французов и японцев. Один австралиец, немец, мексиканец, колумбиец, гол-

ландец и финн. Причем дюжина гонщиков так и не сумела ни разу преодолеть квалификационный барьер.

На счету Марио Андретти три рекорда чемпионатов USAC/CART. Он провел за рулем "индикара" 407 этапов первенства, 67 раз стартовал с первой позиции и 7587 кругов лидировал в гонке.

"Рейнард" Гужельмина в Лагуна-Секе был оснащен поперечно расположенной коробкой передач.

Трейси почти на секунду улучшил рекорд калифорнийской трассы, установленный Фиттипальди год назад.

свойственной ему манере, удивительным образом сочетающей трезвый расчет и отчаянную, прямо-таки безоглядную смелость, с одиннадцатого места на старте из второго поворота вышел восьмым. Но этим не ограничился и в неразберихе, последовавшей за столкновением Анзера и Гордона, атаковал Боззела, однако не удержал машину. "Рейнард" занесло, и Майкл остановился на трассе через несколько сот метров. Мотор заглох, машину развернуло против движения. И через мгновение, вылетев из тучи пыли и песка, в нее врезалась "Лола" Бобби Рейхола.

Теперь Трейси мог вздохнуть абсолютно спокойно. Третье место в чемпионате у него в кармане, да и в самой гонке серьезных противников почти не осталось.

И Пол сразу после зеленого флага, позволившего пилотам на шестом круге открыть полный газ, мощно ушел вперед, оставив далеко позади Жака Вильнева, Мэнселла и Фаби. Канадец так прочно захватил лидерство, что даже телеоператоры потеряли к нему интерес. Они показывали, как сражались за 17-е место Ал Анзер и Марио Андретти, как раз за разом вылетали с трассы Алессандро Дзампедри и Франк Фреон. Как в клубах дыма вновь и вновь вертелась на асфальте в бешеных заносах "Лола" Гордона. Как повздорили в боксах Стефан Юханссон и один из механиков его соседа по пит-лейну Адриана Фернандеса. Швед, выезжая после дозаправки, антикрылом своего автомобиля чуть подтолкнул занятого заменой колеса механика. Разъярен-

ный работяга, недолго думая, поставил снятое колесо на пути "Пенске".

Любопытно, что наказаны за это штрафом "стоп-энд-гоу" были оба — и Юханссон, и Фернандес. А когда Стефан, остановившись и вновь стартовав, как предписывают правила, не сумел сдержать своего возмущения странным вердиктом и погрозил судьям кулаком, то был немедленно вновь оштрафован "за превышение скорости в боксах". Кроме того, несдержанность стоила экс-пилоту "Мак-Ларена" и "Феррари" пяти тысяч долларов.

Если добавить ко всем этим инцидентам "силовые приемы", которыми Скотт Шарп отправил в барьер из шин своего тезку Гудьера, а Эмерсон Фиттипальди — на обочину Гордона, аварию Джима Вассера и прыгающего на одной ноге механика Вильнева — канадец отдал ему ногу левым задним колесом, — станет ясно, что зрителям скучать не приходилось.

И все же репетиция будущего сезона, похоже, не удалась. Скорее, вновь повторение пройденного. Ибо уже в середине гонки Анзер с 27-го выбрался на второе место! А за 19 кругов до финиша первая тройка выглядела так — Трейси, Анзер, Фиттипальди. Даже когда через четверть часа чемпионский "Пенске" медленно ткнулся в ограждающий трассу бетон — отказала трансмиссия — "маленький Ал" не выглядел удрученным: "Великолепная команда, фантастическая машина, которая позволяет делать на трассе чудеса! Я с нетерпением жду нового сезона".



Марио Андретти.

После тестов в Эшториле Флавио Бриаторе, очевидно, под впечатлением показанных Трейси результатов предложил канадцу подписать обязательство в течение трех лет не выступать ни за одну команду формулы 1, кроме "Бенеттона". Пол отказался наотрез, заметив, что хотя он и не прочь выступать в чемпионате мира, но не сделает этого, "во всяком случае до тех пор, пока не подрастут немного мои дети". Учитывая, что Трейси-младшему не исполнилось к тому времени и месяца, Бриаторе придется долго ждать.

Найджел Мэнселл стал четвертым чемпионом CART, которому в следующем сезоне не удалось одержать ни одной победы. Ранее та же участь постигла Рика Мирза (1980),

дважды Ала Анзера-старшего (1983 и 1985) и Рейхола (1993 год).

В Калифорнии Трейси удалось неплохо заработать. Выиграв квалификацию, он получил 25 тысяч долларов, учрежденные CART для обладателя наибольшего числа "поул-позишн" (у Анзера такой же результат — четыре первых места на старте, но одно из них он занял в "Инди-500", проводимой не CART, а USAC). Финишировав первым в гонке, Пол положил в карман десятиктысячный "Малборо Поул Авард" — приз гонщику, победившему с "поул-позишн", и "джек-пот", накопившийся за те этапы, где победитель квалификации не сумел сохранить свое преимущество до финиша.

А в это же самое время Майкл Андретти, уже в джинсах и рубашке, утешал в боксах команды "Ньюман-Хаас" своего отца. Марио все же выбрался из задних рядов и одно время был даже седьмым, но за четыре круга до конца гонки в моторе его "Лолы" разорвалась цепь привода распределительного вала. "После неудачи в первом повороте так хотелось хотя бы увидеть клетчатый флаг на финише, — принужденно улыбался 54-летний ветеран. — И машина шла вроде бы прилично. Но не получилось. Жаль. И все же не нужно говорить, что мне не повезло. За рулем "индикара" прошла вся моя жизнь, и жизнь счастливая. Я выиграл все, что можно, а теперь буду ждать побед сына. Андретти еще потянутся с Анзерами".

Как видим, не получилось у Марио не думать о будущем. Все его мысли, как, впрочем, и заботы остальных пилотов — действующих и уже ушедших — о будущем сезоне.

TOYOTA MONTEREY GRAND PRIX

16 миль

Лагуна-Секса, США

9 октября

1. П.Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	1	2:00.00,763
2. Р.Боззел	BR	Lola T94/06 Cosworth	8	—21,417
3. Ж.Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth	2	—22,485
4. Э.Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	9	—25,591
5. Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	7	—26,277
6. А.Линдик	NL	Lola T94/06 Ilmor	10	—35,089
7. А.Фернандес	MEX	Reynard 941 Ilmor	16	—44,978
8. Н.Мэнселл	GB	Lola T94/06 Cosworth	3	—1 кр.
9. А.Монтермини	I	Lola T93/06 Cosworth	25	—1 кр.
10. Д.Добсон	USA	Lola T94/06 Cosworth	14	—1 кр.
11. У.Т.Риббс	USA	Lola T94/06 Cosworth	23	—1 кр.
12. С.Юханссон	S	Penske PC22 Ilmor	6	—1 кр.
13. Р.Гордон	USA	Lola T94/06 Cosworth	5	—2 кр.
14. М.Смит	USA	Lola T94/06 Cosworth	13	—2 кр.
15. М.Грефф	USA	Lola T94/06 Honda	24	—2 кр.
16. А.Дзампедри	I	Lola T93/06 Cosworth	29	—2 кр.
17. П.Джонстон	USA	Lola T93/06 Honda	26	—3 кр.
18. Ф.Фреон	F	Lola T94/06 Ilmor	27	—3 кр.

Сошлик:			Место	Причина:
круг:			на старте:	
80 Марио Андретти	USA	Lola T94/06 Cosworth	12	мотор
74 А.Авоар-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	4	трансмиссия
59 С.Шарп	USA	Lola T94/06 Cosworth	20	мотор
51 М.Гужельмин	BR	Reynard 941 Cosworth	19	мотор
48 Х.Маусита	J	Lola T94/06 Cosworth	22	эл.сист.
44 М.Греко	BR	Lola T94/06 Cosworth	28	трансмиссия
36 Э.Чивер	USA	Lola T94/06 Cosworth	17	эл.сист.
35 Дж.Вассер	USA	Reynard 941 Cosworth	15	авария
16 С.Гудир	CDN	Lola T94/06 Cosworth	21	авария
0 Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	11	авария
0 Б.Рейхол	USA	Lola T94/06 Honda	18	авария

Не прошли квалификацию			
Дж.Лаваджжи	I	Lola T93/06 Chevrolet	1:14,368
Р.Бентли	CDN	Lola T92/00 Chevrolet	1:15,696
Дж.Вуд	USA	Lola T93/06 Chevrolet	1:16,992

Длина круга: 3562 м. Кругов: 84. Дистанция: 299,108 км. "Поул-позишн": 1:10,058 (183,053 км/ч). Лидер: Трейси — 1—84. "Плей-кар": 1—5; 17—21; 35—39; 63—66. Личный зачет: 1. Анзер — 225 очков; 2. Фиттипальди — 178; 3. Трейси — 152; 4. Майкл Андретти — 118; 5. Гордон — 104; 6. Вильнев — 94; 7. Боззел — 90; 8. Мэнселл — 88; 9. Фаби — 79; 10. Рейхол — 59; 11. Юханссон — 57; 12. Гудир — 55; 13. Фернандес — 45; 14. Марио Андретти — 45; 15. Вассер — 42; 16. Гужельмин — 39; 17. Линдик — 34; 18. Добсон — 30; 19—20. Смит, Грефф — по 17; 21. Шарп — 14; 22. Риббс — 12; 23. Б.Херта (USA) — 11; 24. Монтермини — 10; 25. Дзампедри — 9; 26. Маусита — 8; 27. Чивер — 5; 28. Джон Андретти — 3; 29—30. Греко, К.Даннер (D) — по 2; 31—33. Фреон, Д.Джонс (USA), Б.Тилл (USA) — по 1.

ГНЕВ ФА

Ошибается тот, кто считает, что африканские пустыни — безбрежное море песка. Отчасти это так. Как и во всяком море, здесь нередки волны-дюны высотой в несколько метров, которые незаметно для глаза тоже движутся. И все же главная примета здешних пустынь — скалы, образующие глубокие каньоны, огромное количество камней, часто слегка присыпанных песком, — настоящее бедствие для тех, кто отваживается в путешествие на автомобилях и мотоциклах. И еще бесчисленное количество пересохших рек и их

притоков, в которых, как в лабиринте, легко заблудиться. А если разразится ливень, жди беды: жаждущие хоть капли воды, они тут же превращаются в грязевые потоки.

Таков ландшафт ралли-рейда "Фараоны". В нынешнем году его маршрут был изменен. Дистанция в 3320 километров традиционно большей частью захватывала Египет — от старта в Александрии, затем пустыни на западе страны, пересечение Нила в районе Долины Царей, побережье Красного моря. Ныне перед возвращением в Каир к подножию знаменитых пира-

мид Гизы участники впервые попадали в Израиль — на Синайский полуостров и Негев к бивуаку Эйлат возле залива Акаба.

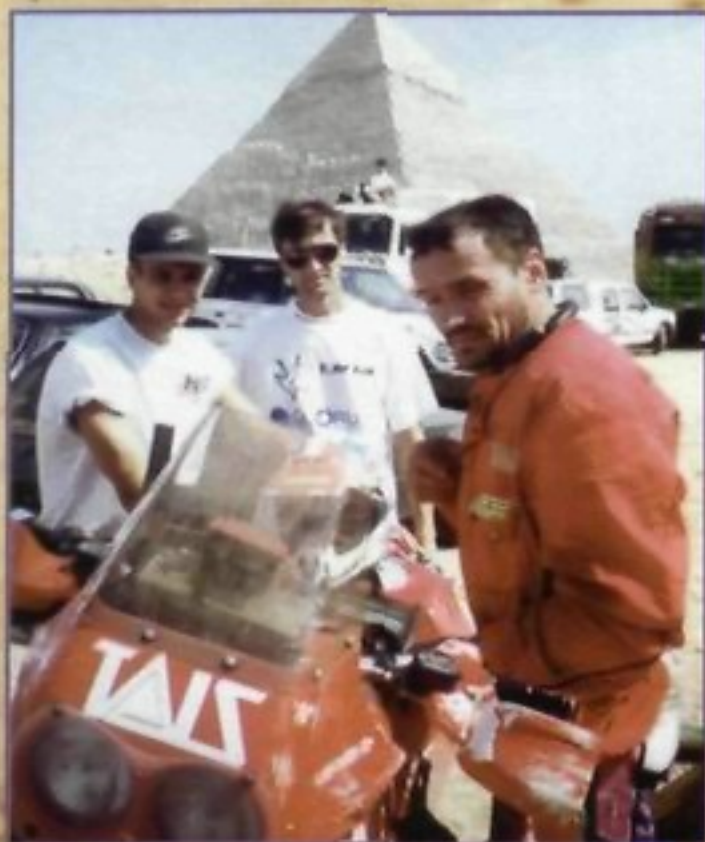
Рейд "Фараоны" менее опасное приключение, чем Париж—Дакар. И дистанция скромнее, и этапы порой очень короткие. Наверное, поэтому соревнования по Египту собирают не столь значительное количество спортсменов, большинство из которых проверяют здесь свою готовность к главному событию сезона — путешествию к Дакару. Тем не менее в Каир ныне прибыли 40 мотоциклистов на машинах восьми ведущих марок и 29 автомобилистов. Все они представляли 15 стран трех континентов. Среди них впервые стартовали сразу четверо российских спортсменов, — москвич Александр Нифонтов, побывавший в Африке в прошлом году, Сергей Поваров из Подмосковья, который перекалифицировался из механика в гонщика, сели на мотоциклы "Каджива", а также московский экипаж Евгений Васин и Евгений Калачев заняли места в салоне "Мицубиси-Нажеро".

Для первых спонсором стала уже известная любителям мотоспорта по организации в столице на стадионах "Динамо" и "Локомотив" супер-кроссов коммерческая фирма "Таис-спорт". Она купила "кадживы", обеспечила их подготовку во Франции, финансировала поездку наших мотоциклистов на этот рейд. В роли организатора участия русского экипажа автомобилистов впервые выступила российская

нефтяная компания "Кворум". При чем первоначально предполагалось, что Васина и Калачева дополняют еще двое спортсменов, для которых также была приобретена "Мицубиси", но они не поехали из-за травмы, полученной водителем на тренировке в Москве.

Чтобы избежать козней пустынь, где заблудиться очень легко, все машины участников были снабжены навигационными приборами. Первый из них работает от спутниковой связи и показывает местонахождение гонщика в данный момент с точностью до 10 метров, дальнейшее направление до следующего ориентира и расстояние до него, а также, если требуется, нужную скорость. Второй представляет собой электромеханический прибор, который прокручивает руллон с записью дорожной карты. И наконец электронный счетчик пройденного пути. Можно еще пользоваться компасом, но он не пригоден для мотоциклистов — поспевая только замечать показания трех основных приборов.

И вот первый этап — и первая сенсация! Сергей Поваров быстрее всех промчался 227 километров по сложнейшему участку с гигантскими дюнами, показав среднюю скорость свыше 106 км/ч и опередив на 38 секунд опытного марафонца, в прошлом трехкратного чемпиона мира по мотокроссу австрийца Хайнца Канигаднера (КТМ). А третий тоже наш — Александр Нифонтов! Понимая, что столь резвое начало — далеко не верный ключ к оконча-



Нелегко дается путь по пустыне в 3 тысячи с лишним километров. Достаточно взглянуть на Александра Нифонтова (справа), чтобы убедиться в этом.

РАОНОВ

Б. ЛОГИНОВ

Фото А. МАЙОРОВА



100 км/ч разбредили старую травму. Нужны были покой и тепло. А в рейдах это невозможно. Днем, правда, жара под сорок, но ночью в палатке на бивуаке холод страшный, а с рассветом — снова в путь. Из-за проклятых камней, скрывающихся под песком, падали все. Но одно такое приземление закончилось тем, что Поваров сильно ушиб запястье, ладонь распухла.

Пришлось Майорову внести новую безрадостную корректировку: с такими травмами соревнования не выиграть, лишь бы доехать и попытаться занять достойные места.

Однако неприятности на этом не закончились. Шестой этап Аин Сукхна возле Нила — Эйлат, протяженностью в 157 километров, был по навигации одним из самых простых. Правда, организаторы предупредили, что одно место на скоростном участке очень опасно, и пометили его в дорожной карте тремя восклицательными знаками. Кинигаднер стартовал уже лидером гонки, и вот его короткий рассказ о случившемся: "Впереди меня ехал испанец Хорди Аркаронс, и я видел, что перед этим коварным местом он резко снизил скорость, но поехал прямо. Я решил не рисковать и принял

вправо, чтобы объехать, как полагал, скрытые в песках камни. Дальше увидел ловушку — глубокий скалистый обрыв. Видимо, русский мотоциклист Поваров поверил следу испанца и не придал значения опасности".

От себя добавим другую версию.

Сергей, возможно, из-за боли в руке не включил навигационный прибор и не знал, что на огромной скорости подлетает к трем восклицательным знакам на дорожной карте. Запрыгавший на камнях мотоцикл выбросил Поваро-

тельному успеху, менеджер российской команды Леонид Майоров вынужден был внести коррективы в тактику борьбы: впереди, мол, еще 12 этапов, 3000 километров пути, главное — правильно рассчитать свои силы. Но даже снизив темп, Поваров и Нифонтов неизменно финишировали в первой шестерке, а затем еще дважды их фамилии значились в двух первых строках турнирной таблицы, сначала верхнюю занимал Александр, а через день — Сергей. Правда, отставание грозных соперников по меркам марафонов было незначительным: Канигаднер проигрывал 9 минут 8 секунд, а француз Мишель Антони ("Каджива") — на четыре минуты больше.

Тем временем у россиян начались проблемы. Заболела рука у Нифонтова — видимо, падение и непрерывная тряска, прыжки на скорости далеко за

Вот этот вездеход-чистильщик подбирал на трассе неудачников. Но и он не заметил попавший в беду российский экипаж.



ва из седла, и наш гонщик упал в скалистую ловушку. Ехавший следом Нифонтов обнаружил Сергея без сознания, из колена сильно текла кровь. Саша и подросшие зарубежные спортсмены включили аварийный маяк, наложили на ногу Поварова жгут.

Нифонтов, убежденный, что сопровождавшие караван участники легкие самолеты и моторные дельтапланы заметили знак бедствия, остался ждать помощи врачей. Действительно, они прибыли через полчаса на вертолете. Сергей тут же был доставлен в Каир, где ему сразу сделали операцию раздробленного колена. А затем переправили в Париж к квалифицированным хирургам для повторной операции. Кстати, "Таис-спорт" немедленно подтвердила оплату лечения в размере около 20 тысяч долларов.

еще пять часов опоздания.

Хитрая "лиса" африканских пустынь Хайнц Кинигаднер, захватив лидерство, повел на оставшихся этапах тонкую позиционную борьбу. Он не стремился выиграть каждый, но зорко следил за основными своими соперниками — тем же Аркароном, итальянцами Ж. Малетти ("Кавасаки") и Э. Кристанелли ("Каджива"). Во всяком случае его преимущество почти в три часа говорит о том, что фаворит на этом ралли был бесспорно один. Нифонтов, несмотря на тяжелый урок в седьмом раунде и травму руки, мужественно продолжал борьбу, занимая четвертые-пятые места. В итоге он оказался шестым. Это первый несомненный успех российского мотоциклиста в ралли-рейдах.

У автомобилистов такой интересной интриги не было по той простой причине, что в Египет не прибыли главные действующие лица марафонов и извечные соперники — команды "Ситроен" и "Мицубиси". Поэтому основными претендентами на победу, как считалось, станут двое баггистов из Франции — Жан-Луи Шлессер и Сириль Нево. Первый подтвердил свой класс, а второму не повезло на последних этапах, и он не попал в тройку призеров. Достоинство держался до середины гонки наш экипаж Е. Васин—Е. Калачев — восьмое место. Но, ох, этот седьмой этап! Заблудился на нем Нифонтов, роковым он оказался и для двух Евгениев. Они перевернулись, к тому же у машины сломалась полуось. Неисправность не ахти какая. Грузовик-чистильщик, который замыкает гонку, должен, как они полагали, отбуксировать их на финишный бивуак — там ремонт и снова в путь. Действительно, в сумерках грузовик проехал почти рядом, но ни аварийного маяка, ни ракет, ни дымовых шашек наших спортсменов не заметил. А ночью в бивуаке не досчитались еще и трех израильских мотоциклистов.

На следующее утро египетские организаторы ралли начали поиски. Васин и Калачев несколько раз видели



Несколько суток оставался брошенным в пустыне "Мицубиси" Е. Васина и Е. Калачева. И вот автомобиль нашли и готовят к отправке в Каир.

кружившие вдалеке вертолеты и самолеты, снова стреляли из ракетницы, зажигали шашки, но из-за сильного ветра дым цвета скал не поднимался вверх, а стелился по земле. Летчики их тоже не заметили. Получив неутешительный результат, Леонид Майоров на джипе отправился в предполагаемый район, где могли находиться наши гонщики, но далеко не уехал — местность стала непроходимой и для вездехода.

С началом вторых суток к поискам подключился отряд израильских командос, специализирующийся на обнаружении разбившихся в пустыне летчиков. Первое, что они спросили у Майорова, было: "А Вы наших израильтян не видели?" Впрочем, и отряд командос успехов не добился. Их соотечественники объявились сами. Одного подобрали бедуины, он переночевал в их деревне, а затем по совету хозяев нашел дорогу, где ходят автобусы, и добрался до Суэца. Туда же вскоре на мотоцикле прибыли и двое других израильтян.

Положение Васина и Калачева оказалось куда сложнее. У них не было еды, а запас воды — минимальный. Каким-то образом они поставили ма-

шину на колеса и направились к месту старта этапа, но далеко не уехали. Тогда решили (а уже шли третьи сутки) идти ночью пешком при свете фонаря и с помощью навигационного прибора. Даже в таких экстремальных условиях они не запаниковали и не совершили ни одной ошибки. Через 30—40 километров набрели на воинскую часть и на попутных машинах к исходу четвертого дня приехали к монастырю Святой Екатерины, где в бивуаке отдыхали все участники ралли после очередного этапа. Ну и вид был у них! Настоящие душманы — обросшие, осунувшиеся, с воспаленными глазами. Сказали, что во время своего путешествия вспомнили до мельчайших подробностей фильм "Белое солнце пустыни" и незабвенного товарища Сухова, поскольку часто слышали стрельбу.

На этот раз все кончилось благополучно. "Фараоны", изрядно потрепав нервы многим участникам, исключив из борьбы в своих ловушках семь автомобилистов и 18 мотоциклистов, почти всех здоровыми отправили по домам, где они продолжают подготовку к еще более серьезному испытанию — рейду Париж—Дакар.



На старте в Александрии Жан-Луи Шлессер в кабине багги собственной конструкции.



Француз Сириль Нево отправляется на очередной скоростной участок.



Ралли-рейд "Фараоны"

**Египет—Израиль—Египет,
2—12 октября**

Абсолютный зачет среди мотоциклистов: 1. Х. Канигаднер (А, КТМ) — 27:14.28; 2. Ж. Малетти (I, "Кавасаки") — 30:27.2; 3. Кристанелли (I, "Каджива") — 33:22.07; 4. К. Эль Махду (ЕТ, "Хонда") — 35:35.16; 5. Ю. Кляйшмидт (D, КТМ) — 35:50.01; 6. А. Нифонтов (RUS, "Каджива") — 36:39.31.

Абсолютный зачет среди автомобилистов: 1. Ж.-Л. Шлессер (F, "Шлессер") — 31:15.40; 2. Дж. Висмара—С. Ланди (I) — 31:49.54; 3. А. Асай—А. Аюли (J, "Исудзу") — 37:14.22; 4. С. Нево—Ю. да Сильва (F, "Бургунд") — 38:03.29; 5. А. Брутин—С. Дюксне (F, "Ниссан") — 44:19.39; 6. Р. Ноло—Ж. Азало (F, "Рейндж-Ровер") — 44:34.21.



же дорогой покупки). Самолюбие владельца успокоено и тем, что мотор его машины даже посложнее (четыре клапана на цилиндр) и экономичнее (хотя все три модификации не страдают плохим аппетитом, особенно в городском цикле).

Как все БМВ, купе 8-й серии — классической компоновки: двигатель впереди продольно, ведущие колеса задние. Кажется, откуда взяться новинкам в трансмиссии? Но они есть, и весьма любопытные: 6-ступенчатая механическая коробка передач (850CSi оснащают только ею) или 5-ступенчатая автоматика с адаптивным управлением. Это электронно-гидравлическое устройство регулирует количество переключений и выбор ступеней в зависимости от стиля езды, а также конкретной ситуации (например, при многократных троганиях в «пробке» не дает включиться первой передаче).

Ну, а «механика» с 6-ю ступенями позволяет лучше использовать мощность.

В числе самых любопытных и пока не нашедших широкого применения электронных устройств — те, что автоматически обеспечивают устойчивость при движении. Одна из этих систем контролирует продольную, другая — поперечную устойчивость. Первая предотвращает пробуксовку колес, вторая — занос машины. Обе воздействуют на дроссельные заслонки и корректируют зажигание так, чтобы в каждом конкретном случае параметры двигателя не вышли за рамки разумного. Само собой, они действуют совместно с антиблокировочной тормозной системой.

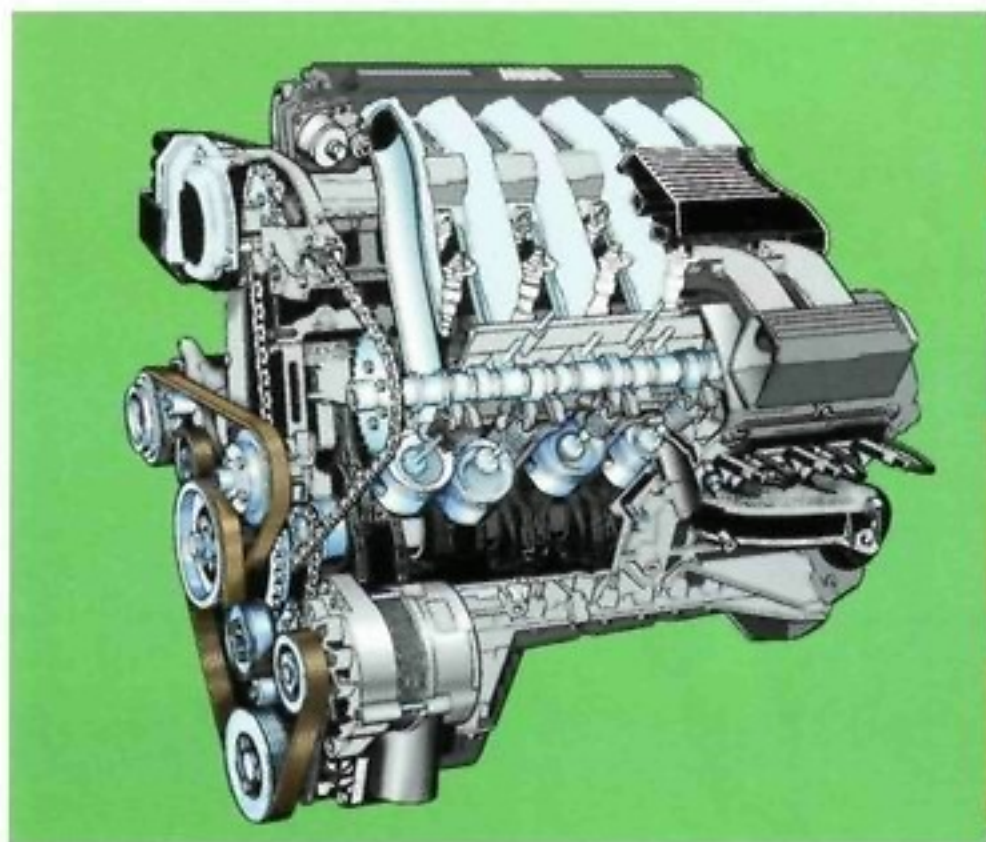
Той же цели — помочь водителю сохранять постоянный контроль над машиной на любой скорости — подчинена конструкция задней подвески. Она позволяет сохранить заданные

(параллельные) траектории движения задних колес при разгоне, торможении, резком изменении нагрузок.

Что касается колес, они — либо литые 16-дюймовые (840Ci, 850Ci), либо кованые 17-дюймовые (850CSi). Первые, шириной 7 1/2 J, комплектуют шинами 235/50ZR16, вторые (8J — спереди, 9J — сзади) — покрышками 235/45ZR17 и 265/40ZR17 соответственно. Надо ли говорить, что такие колеса в немалой степени определяют не только ездовые качества, но и внешний облик машины.

Ну, а ее «интеллектуальный потенциал» — это, как вы поняли, электронные системы, управляющие буквально всеми параметрами. Микропроцессоры следят за соблюдением заданной водителем скорости («темпомат») и температуры в салоне (кондиционер), запоминают положение сиденья для нескольких водителей, обеспечи-

Двенадцатицилиндровый двигатель БМВ-850CSi и его внешняя скоростная характеристика.



СЕЗОН, КОТОРОГО НЕ БЫЛО

А. ВОРОНЦОВ

“Черт возьми, если бы этот подонок не развязал войну, то лето 40-го стало бы самым интересным сезоном в истории мотогонки”.

Мальчишки, увлеченно рывшиеся в древних железках в углу мотоциклетной мастерской на Пенни-Лейн, заинтересованно поднимали головы. Они знали: если старина Джек вдруг разразился сентенцией, вроде бы не имеющей никакого отношения к старому мотору, во внутренних частях которого он копался, значит, сейчас последует очередная история о былом величии британских мотоциклов. Джек Симпсон, владелец небольшой и не шибко процветающей мастерской, вытерев ветошью руки, раскурил любимую трубочку и окунулся в воспоминания о временах своей юности. О тех благословенных днях, когда он был молод и деревянный протез, полученный по-

сле высадки в Нормандии, еще не перечеркнул его надежды стать лучшим в Англии мотогонщиком:

“Если бы в 39-м кто-нибудь из моих одноклассников заявил, что купил японский мотоцикл, его репутация оказалась бы погубленной бесповоротно. Мы тогда ездили на скромных “джеймсах” и “френсис-барнеттах”, а пределом наших желаний были “Нортон-Интернэшнл” и “Триумф-Спид Твин”. Были, конечно, отдельные чудачки, восхвалявшие американские “харлеи” и “индианы”, но по-серьезному единственным иностранным мотоциклом, пользовавшимся почтением, был немецкий БМВ. Его уважали, как уважают сильного и опасного противника — ведь это был, черт побери, тот самый мотоцикл, который с треском разгромил всю нашу братию на последней предвоенной гонке “Турист Трофи”.



Тяжело менять стратегию, приносившую много лет безусловный успех. Десятилетиями британские фирмы занимались выводением породы, ныне носящей гордое звание “классической” — гоночные мотоциклы с вертикальными одноцилиндровыми четырехтактными двигателями, простыми трубчатыми рамами, параллелограммными передними вилками. Эта схема не была застывшей догмой — английские конструкторы постоянно изобретали что-то новое, опережая конкурентов из континентальной Европы. В середине двадцатых годов появились четырехклапанные головки цилиндров и верхние распределительные валы, в конце этого десятилетия англичане впервые применили ножной привод переключения передач вместо ручного — это позволяло сберечь драгоценные секунды, а к концу тридцатых годов многие гоночные мотоциклы получили подпружиненную подвеску заднего колеса. Машины были легкими, а главное — обладали отличной управляемостью.

Располагая этими превосходными мо-

тоциклами, гонщики с Британских островов долгое время считали себя непобедимыми. Правда, если посмотреть результаты чемпионата Европы, который проходил с 1924 года, то мы далеко не всегда увидим в числе победителей англичан. Но это объясняется лишь тем, что спорт в предвоенные годы не был столь интернационален, как сейчас. Результаты местных гонок и для мотоциклетных фирм, и для самих гонщиков были подчас куда важнее, чем победа в чемпионате. К тому же он до 1938 года оставался одноэтапным, каждый раз проходил в другой стране, и британская братия не всегда считала нужным тратить средства на поездку куда-нибудь в Италию или Швецию. А по-настоящему научить ее уму-разуму могла победа лишь на одной трассе — знаменитой “Турист Трофи” на острове Мэн.

Долгое время главные соперники англичан — итальянцы и немцы — делали ставку на копирование машин классической британской схемы. Убедившись, что этот путь не ведет к успеху, они занялись

проектированием мотоциклов совершенно другого поколения — с многоцилиндровыми двигателями и наддувом. Зачастую эти создания, выглядевшие монстрами на фоне стройных “британцев”, были тяжелы и неповоротливы. Но благодаря чудовищной по тем временам мощности они наверстывали на прямых то, что проигрывали одноцилиндровым машинам на поворотах. Итоги двух многоэтапных чемпионатов Европы, 1938 и 1939 годов, показали полное превосходство мотоциклов новой школы.

А первой машиной, устроившей переполох в курятнике, стала итальянская “Мото-Гуцци”. В 1935 году Стенли Вудс на 250-кубовом мотоцикле этой фирмы выиграл “Турист Трофи” — первая с 1911 года победа иностранного мотоцикла на этой самой престижной в Европе гонке. Но еще более сенсационным стал успех Вудса на “Мото-Гуцци” через несколько дней в классе 500 см³. Проигрывая лидеру, Джиму Гатри на фирменном “Нортоне” 26 секунд после шестого круга, Вудс на послед-

нем круге показал рекордную скорость — 138,5 км/ч — и вырвал первое место с преимуществом в четыре секунды.

Эта победа доказала, что и на трассе старой доброй Англии пришли другие времена. "Пятисотка" Вудса имела двухцилиндровый двигатель — передний цилиндр лежал горизонтально, в традиционной для "Мото-Гуцци" манере, а задний был наклонен на 30 градусов назад. Еще одной необычной чертой — по крайней мере для "англичан" 1935 года — была мягкая подвеска заднего колеса: треугольный трубчатый маятник и фрикционный амортизатор, сопротивление которого можно было регулировать во время гонки с помощью рычага под бензобаком.

Поначалу английские конструкторы пытались выжать все что возможно из классической схемы с одноцилиндровым двигателем. Но в конце концов поняли, что ее потенциал на данный момент исчерпан. Увы, не всем по зубам оказался переход к совершенно новым машинам — ведь на Островах гонки по-прежнему оставались частным делом частных фирм. А "наци" в Германии и фашисты в Италии считали победы на гоночных трассах важной частью идеологической пропаганды и выдавали внушительные субсидии разработчикам спортивной техники. Но две фирмы все же смогли спроектировать совершенно новые многоцилиндровые британские мотоциклы: AJS и "Велосетт". Увы, в 1939 году, последнем сезоне предвоенных гонок, возможности этих машин только начали раскрываться.

Главное внимание в те годы оказалось приковано к "пятисоткам". В 1938 году королем этого класса стал старший сержант вермахта Шорш Майер. Его двухцилиндровый BMW был, пожалуй, лучшим гоночным мотоциклом той поры. Оппозитный двигатель и привод на заднее колесо карданным валом — эта традиция зародилась еще с самым первым BMW, выставленным на Парижском автосалоне в 1923 году. Однако специальный гоночный агрегат, спроектированный Рудольфом Шляйхером, имел распределительные валы в головках цилиндров, лопастной компрессор "Цоллер" и все картерные отливки двигателя, коробки передач и даже головки цилиндров из магниевого сплава. В результате BMW, несмотря на массивную внешность, был самым легким мотоциклом в классе 500 см³. Кроме совершенного двигателя, он располагал и наиболее современным шасси — сварная дуплексная рама, свечная подвеска заднего колеса и передняя телескопическая вилка с гидравлической амортизацией. Единственным недостатком этого мотоцикла было то, что оппозитная схема с про-

должным расположением коленвала не позволяла проходить повороты так же лихо, как на мотоцикле с одноцилиндровым двигателем: возникающий при резком разгоне реактивный момент значительно осложнял курсовую устойчивость машины, да и все время надо было помнить о том, что торчащие по обеим сторонам цилиндры могут задеть за землю на крутом вираже.

Майер побеждал в сезоне 1938 года четырежды, а вот на "Турист Трофи" счастье отвернулось от него. Он взял реванш через год, выиграв состязания на острове Мэн с большим преимуществом, а его товарищ по команде англичанин Джок Вест приехал вторым. Но чемпионом в сезоне-39 стал итальянец Дарио Серафини на "Джилере" с четырехцилиндровым двигателем. Эта "четверка" имела весьма долгую историю: римские инженеры Карло Джанини и Пьетро Румор начали работу над своим проектом еще в середине двадцатых годов. Несколько раз они полностью "перетряхивали" конструкцию, оставляя неизменной лишь основную схему: четыре цилиндра в ряд, установленные в раме поперечно. В середине тридцатых годов, когда их проект стал давать первые реальные плоды, его перекупила "Джилера", одна из крупнейших мотоциклетных фирм Италии. Правда, окончательно довести машину удалось лишь к 1939 году. Но и тогда, благодаря потрясающей мощности четырехцилиндрового двигателя с двумя верхними распределительными валами, компрессором и жидкостным охлаждением, ей не было равных только на скоростных трассах. А вот в "Турист Трофи" "Джилера" так и не появилась, и вряд ли ей бы сопутствовал успех: по управляемости этот колосс сильно проигрывал даже BMW, не говоря уже о британских машинах. Но все же можно было надеяться, что к сезону 1940 года специалисты "Джилеры" свою машину серьезно улучшат.

Итальянцы в классе 500 см³ готовили к сезону 1940 года еще две конструкции. Фирма "Бьянки" разработала мотоцикл с вертикальным четырехцилиндровым мотором, оснащенным наддувом и воздушным охлаждением. Совершенно замечательная машина была спроектирована фирмой "Мото Гуцци". Трехцилиндровый четырехтактный наддувный двигатель. Два верхних распределительных вала, приводимых не вертикальными валами с коническими шестернями, как было принято на мотоциклах той поры, а цепью. Наклоненные на 45° цилиндры, встроенные в силовую схему рамы. Коробка передач в общем картере с двигателем. В общем, "Мото-Гуцци-500" опережал свое время лет на тридцать — ведь все эти черты вы можете найти, например,



"Нортон" заводской гоночной команды — типичный британский "классик".



Двухцилиндровый 500-кубовый "Мото Гуцци" — первый мотоцикл, после долгого перерыва победивший британцев в их собственном доме.



Гоночный 250-кубовый ДКВ Эвальда Клюге.

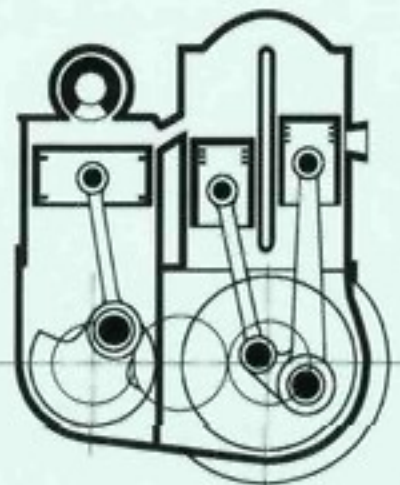


Схема двухтактного двигателя ДКВ.



350-кубовый двухцилиндровый НСУ.



Два старых друга — Шорш Майер и его БМВ — снова вместе.



Первый успешный четырехцилиндровый мотоцикл — итальянская "Джилера".

на современных мотоциклах "Хонда". К несчастью, этот шедевр так и не вышел на гоночные трассы.

Таковы были бы грозные соперники 1940 года в классе 500 см³. Что же собирались противопоставить им британцы? Первый АJS с четырехцилиндровым V-образным двигателем появился на мотосалоне еще в 1935 году в качестве серийной дорожной модели. Правда, той машине так и суждено было остаться экспериментальной, но на ее основе были созданы специальные гоночные мотоциклы. От дорожного прототипа они получили отдельно отлитые цилиндры, воздушное охлаждение и индивидуальные распредвалы в каждой головке. Абсолютно новый двигатель дебютировал в 1939 году. От его предшественника сохранилось только V-образное расположение четырех цилиндров. В остальном же он представлял собой совершенно новый агрегат, с наддувом и жидкостным охлаждением. Увы, эта машина была совершенно убита слишком хлипкой для нее ходовой частью, составленной из деталей старых гоночных АJS и тяжелых мотоциклов фирмы — машин, гораздо менее мощных. Несколько раз в 1939 году гонщики фирмы вынуждены были сходиться с дистанции как раз из-за поломок шасси. Но кто знает, что АJS подготовил бы к сезону 1940 года?

Совершенно новую модель представил и "Велосетт". И это была безупречно выполненная работа — двигатель и шасси составляли великолепно сбалансированное целое. Мотоцикл задумывался как "убийца БМВ" и каждой своей черточкой был ответом на те вопросы, которые стали камнем преткновения для баварцев. Как и БМВ, "Велосетт" располагал приводом на заднее колесо карданным валом — его создатели оправдывали отказ от цепи тем, что из ее звеньев могла вылетать смазка, попадая на шину. Но все реактивные моменты удалось задуть в зародыше — два цилиндра установили вертикально, и каждый имел свой собственный коленвал. Два вала соединялись шестернями и вращались в противоположные стороны — таким образом, двигатель в целом отличался недостижимой уравновешенностью работы. Общий для двух цилиндров верхний распределительный вал имел привод вертикальным валом с коническими шестернями. Стенли Вудс, хитрый ирландский лис, славившийся бесподобным умением выбрать самую лучшую на данный момент машину (что принесло ему десять побед в "Турист Трофи"), опробовал "Ревуна", как прозвали машину после первых же запусков двигателя, и остался весьма доволен его динамикой и управляемостью. А после этих первых заездов мощность двигателя повысили чуть ли не вдвое...

К сожалению, новые британские мотоциклы — с многоцилиндровыми двигателями и компрессорами — были созданы лишь в самом старшем классе. Тем самым младшие — 250 и 350 см³ — были отданы на откуп континентальным фирмам. В категории 250 см³ царил ДКВ — только так можно оценить успехи этой немецкой марки, сделавшей, например, в 1938 году чемпионом Европы своего гонщика Эвальда Клюге с разгромным счетом: шесть побед в восьми гонках.

То был единственный в тридцатые годы "двухтактник", побеждавший в состязаниях самого высокого класса. Но какой ценой! Если на гоночный "Нортон" достаточно было поставить фару, чтобы смело отправляться в путь по обычным дорогам, то гоночный ДКВ не имел ничего общего с серийной продукцией фирмы. Кроме числа тактов, разумеется. Чтобы преодолеть самое слабое место любого двухтактного двигателя — симметричность фаз газораспределения, не позволяющую подобрать наивыгоднейшие соотношения параметров впуска и выпуска, немецкие инженеры использовали хитрую схему так называемого П-образного цилиндра. Два цилиндра имели общую камеру сгорания, и поршни, нижние головки шатунов которых были соединены специальным коротким коленом, управляли: один впуском, другой — выпуском. С коленчатым валом двигателя шестернями был соединен вал поршневого компрессора. Чтобы снизить тепловую напряженность двигателя, пришлось прибегнуть к жидкостному охлаждению.

ДКВ и Клюге стали чемпионами Европы и в 1939 году, хотя борьба с противниками была уже более тяжелой. Увы, главными соперниками были не английские "Эксцельсиор" или "Радж", а итальянские "Мото Гуцци" и "Бенелли" — обе машины с одноцилиндровыми четырехтактными двигателями. Двигатель "Мото Гуцци", как и прежде, отличался горизонтальным расположением цилиндра, но над коробкой передач был установлен лопастной компрессор. Наддув на одноцилиндровых четырехтактных двигателях — непростое дело: слишком большие колебания давления возникают во впускном тракте. "Мото-Гуцци" обошла эту проблему, введя внушительный цилиндрический ресивер между двигателем и компрессором.

"Бенелли" образца 1939 года была машиной в чисто британских традициях — двигатель с вертикальным расположением одного цилиндра, без наддува, с верхним распределительным валом. Впрочем, старомодное устройство не помешало англичанину Теду Меллорсу выиграть на этом мотоцикле "Турист Трофи". А к сезону 1940 года "Бенелли" в спешном порядке готовила новый

250-кубовый аппарат — с четырехцилиндровым двигателем, наддувом и жидкостным охлаждением.

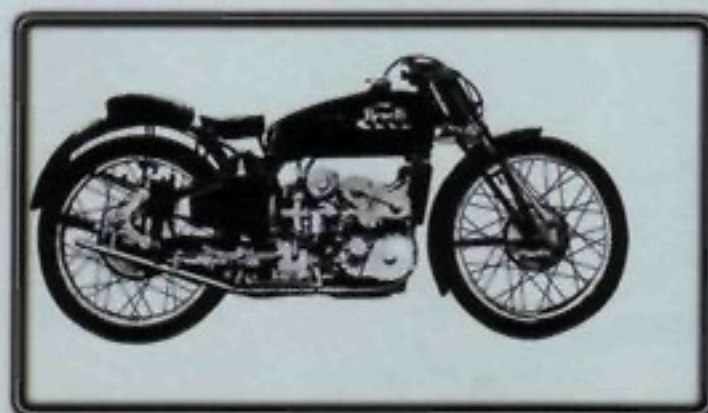
Класс 350 см³ дольше всего оставался бастионом британского владычества. Еще в 1938 году чемпионат Европы в этом классе убедительно выиграли британцы на английских мотоциклах — первое место занял Тед Меллорс на "Велосетте", второе — Вайт на "Нортоне". Но уже в следующем году и в этом классе немцы взяли верх. Чемпионат выиграл Хайнер Фляйшманн на двухтактном ДКВ — его 350-кубовый двигатель имел два П-образных цилиндра, в остальном же был подобен 250-кубовому.

И еще одна любопытная машина класса 350 появилась тогда в Германии. НСУ до того выступала в гонках с удачной копией одноцилиндрового "Нортон", спроектированной тем же английским конструктором Уолтером Муром, который создал первый "Нортон" с верхним расположением распредвала. К новому сезону фирма подготовила совершенно новый мотоцикл — с двухцилиндровым двигателем с компрессором. Два верхних распредвала имели самостоятельный привод вертикальными валами и парами конических шестерен. Увы, эта интересная машина была тяжелее не только всех своих соперников в классе 350 см³, но и большинства 500-кубовых

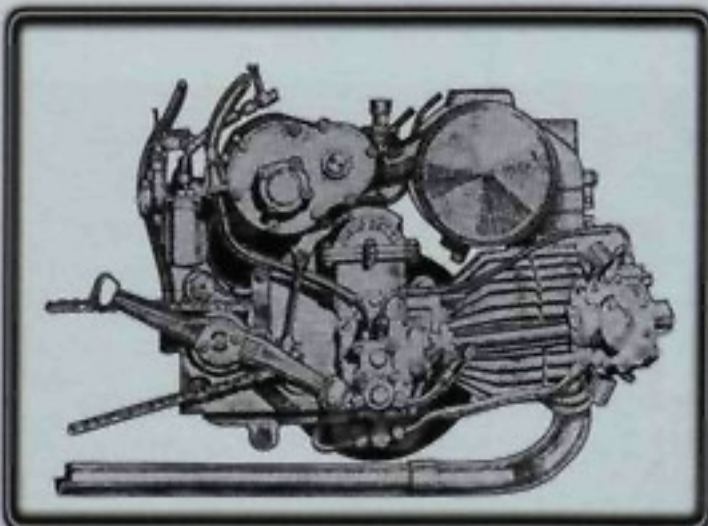
мотоциклов. К тому же ее преследовали технические неполадки — все три заявленные в 1939 году в гонке "Турист Трофи" машины сошли с дистанции.

Но в 1940 году она уже могла бы стать грозным соперником. Во всяком случае послевоенный "НСУ-Реннмакс", фантастически успешный в своем классе, обнаруживает явное техническое родство с ее двигателем. Нелишне упомянуть и о том, что с помощью 500-кубового варианта этого мотора в 1956 году был установлен абсолютный рекорд скорости на мотоцикле.

Вот почему истинные любители мотогонки еще летом 1939 года с таким нетерпением ожидали нового чемпионата. Увы, начавшаяся мировая война перечеркнула все планы. Гоночный сезон 1940 года, который обещал стать самым интересным за всю историю мотогонки, по крайней мере в техническом отношении, так и не наступил. Вряд ли когда-нибудь сойдутся на гоночных трассах мотоциклы столь разнообразных схем и технических концепций. После войны ФИМ запретила применение наддува, и все эти монстры, многие так и не успев показать, на что они способны, отправились на покой. А новые правила вновь вывели на авансцену классические британские одноцилиндровые машины — но это уже совсем другая история.



"Бенелли" с четырехцилиндровым 250-кубовым двигателем.



Двигатель одноцилиндрового 250-кубового "Мото-Гуцци" с компрессором.

МОТОЦИКЛЫ, КОТОРЫЕ МОГЛИ БЫ УЧАСТВОВАТЬ В ГОНОЧНОМ СЕЗОНЕ 1940 ГОДА

Марка	Страна	Число цилиндров	Наличие наддува	Максимальная мощность, л.с.-об/мин	Сухая масса, кг	Максимальная скорость, км/ч
500 см³						
AJS	GB	4	есть	55—7300**	—	—
БМВ	D	2	есть	65—7000	139	225
"Бьянки"	I	4	есть	80—7500*	160	200
"Велосетт"	GB	2	есть	54—7000**	—	230**
"Джилера"	I	4	есть	70—8000	180	230
ДКВ	D	2	есть	65—6000	—	—
"Мото Гуцци"	I	3	есть	80—9000*	—	—
"Нортон"	GB	1	нет	48—6500	—	200
350 см³						
"Велосетт"	GB	1	нет	32—7000	136	190
ДКВ	D	2	есть	48—7000	—	—
"Нортон"	GB	1	нет	30—6800	—	180
НСУ	D	2	есть	50—8000	160	195
250 см³						
"Бенелли"	I	1	нет	27—9500	110	180
"Бенелли"	I	4	есть	45—12000*	—	230*
ДКВ	D	1	есть	40—7000	—	—
"Мото Гуцци"	I	1	есть	38—7800	—	180

Примечания: * — параметры технического задания;

** — параметры, достигнутые в ходе доводки к сентябрю 1939 года.



AJS с четырехцилиндровым V-образным двигателем.



"Велосетт Ревун" — надежда британцев.



ВЫПУХ ГЛАДИ

Ночь давно уже набросила на небольшой датский городок Войенс свое черносинее покрывало, и, словно алмаз на темном бархате, — ярко освещенная арена стадиона, где в решающем поединке вот-вот должны сойтись трое сильнейших асов спидвея.

Время — 22.30. Прошло три часа с момента, как начался финал личного мирового первенства. Изрядно продрогшие двадцать пять тысяч зрителей с замиранием сердца ожидали развязки, когда помощник комиссара соревнований Йорген Йенсен собрал трех участников дополнительного заезда за высший титул в парке для жеребьевки дорожек.

Австралиец Крэй Бойс первым достал из сумки карточку. Красная! Гонщик не смог скрыть довольной улыбки. Первая позиция обещала ему некоторое преимущество. Следующая очередь была за шведом Тони Рикардссоном, но он великодушно уступил свое право датчанину Хансу Нильсену. Дань уважения девятнадцатикратному чемпиону мира или суеверная хитрость? Нильсен — белая карточка, третья дорожка. В сумке оставалось еще две. И Тони вытащил желтую — самую неудобную, наружную. Он жалобно, словно двоечник на экзамене, спросил: "Можно еще?" Ведь оставалась еще вторая. Но к этой реплике шведа отнеслись, как к незатейливой шутке...

"Это фантастический спектакль, — сказал президент Международной мотоциклетной федерации Йос Вассен, долгое время до этого возглавлявший трековую комиссию, — за всю 49-летнюю историю финалов мировых первенств не припомню, чтобы в дополни-

тельном заезде за чемпионский титул участвовало сразу трое гонщиков".

Да, много необычного было в Войенсе. Гаревая дорожка, которую готовил трехкратный победитель мировых первенств датчанин Оле Олсен, процветающий ныне на ниве коммерции от спидвея, оказалась чересчур сырой и вязкой. Грязевой фейерверк, вылетающий из-под задних колес четырех мотоциклов, конечно же, воодушевлял зрителей и телевизионщиков, но стал тяжелым испытанием для гонщиков. Падений было множество. Достаточно сказать, что в первых шести заездах старты повторялись пять раз.

И еще одно обстоятельство повлияло на обострение событий в Войенсе. Прибывшие сюда Йос Вассен и президент трековой комиссии Гюнтер Сорбер заявили, что двухлетним спорам по поводу будущего личных чемпионатов мира пришел конец. Этот однодневный финал — последний. Начиная со следующего года, победитель будет определяться в шести Гран-при — по такой же системе, которая была опробована ныне в зимнем спидвее. Благодаря ей соревнования "ледовиков" транслировались на 39 стран мира, а доходы, полученные от телевидения, позволили резко увеличить гонорары спортсменам. Словом, господа—профессионалы гаревых дорожек, вашего мнения уже не спрашивают: впереди маячат большие деньги, здесь же постарайтесь пробиться в десятку сильнейших — она без отборочных соревнований попадает сразу же в число участников будущей серии Гран-при. Так что волей-неволей финалисты в Войенсе сражались не только за традиционные три призовые места.

Видно, понимая, что с будущего года за "золото" придется платить куда

большим потом, многие гонщики осознали — или сегодня, или никогда. Спору нет, такая формула добавляет решительности, но, увы, подчас оборачивается и излишней нервозностью.

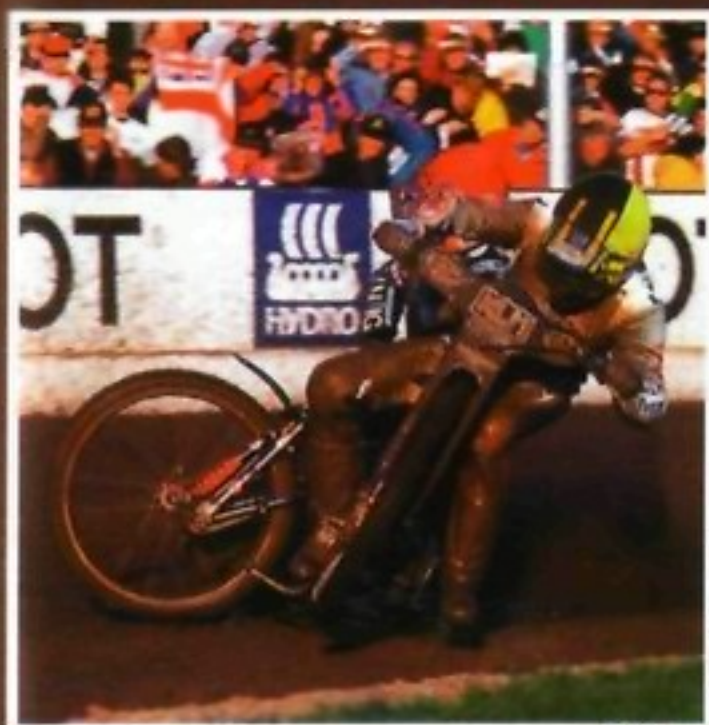
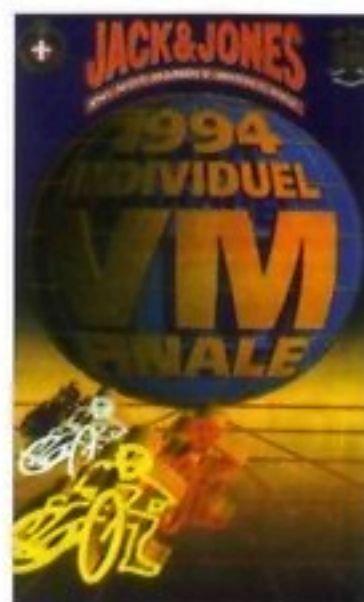
И вот англичанин Крис Луис, опробовавший на тренировке новый двигатель и всем своим видом показывавший, что им доволен, уехал со старта первого заезда в закрытый парк, чтобы вернуться на старом мотоцикле. Эксперимент не удался — Крис финишировал только третьим. А победа Томми Кнудсена вселила надежду в датчан, что чемпионом станет их соотечественник.

Напряжение витало над треком. Перед вторым заездом сначала дорожку покинул Рикардссон для срочного ремонта мотора. Затем его примеру последовал англичанин Марк Лорэм — понадобилось охладить метанолом диски сцепления. Это было затишье перед первой бурей. После старта впереди оказался австралиец Джейсон Крамп, следом — царствующий чемпион американец Сэм Ермоленко, Рикардссон и англичанин Марк Лорэм. Затем швед обогнал американца, которого вскоре настиг Лорэм. Оба столкнулись, и Ермоленко распластался на земле. Поднявшись, Сэм вопросительно посмотрел в сторону главного судьи. Он, конечно, помнил, как в прошлом году арбитр простил ему два падения, возвращая на дорожку в перезаезды. Может быть, так будет и на этот раз? Нет, рефери Хенни Ван ден Боомен из Голландии непреклонен — исключение с повторного старта. Надо же, первый выезд на дорожку — и крушение надежд сохранить свой чемпионский титул. Правда, есть перспектива выиграть оставшиеся четыре заезда и набрать 12 очков: с этой суммой можно

УСТИТЕ АТОРОВ!

Б. ЛОГИНОВ

Фото из журнала "Спидвей стар" и А. ГУРЕВИЧА



без поражений. Стадион ликовал в предвкушении победы одного из своих земляков.

Они встретились в девятом заезде и устроили настоящую охоту друг за другом. Более опытный Нильсен правильно рассчитал, что лучше всего сразу же занять внутреннюю бровку, уже раскатанную и не такую вязкую. Кнудсену ничего не оставалось, как атаковать на

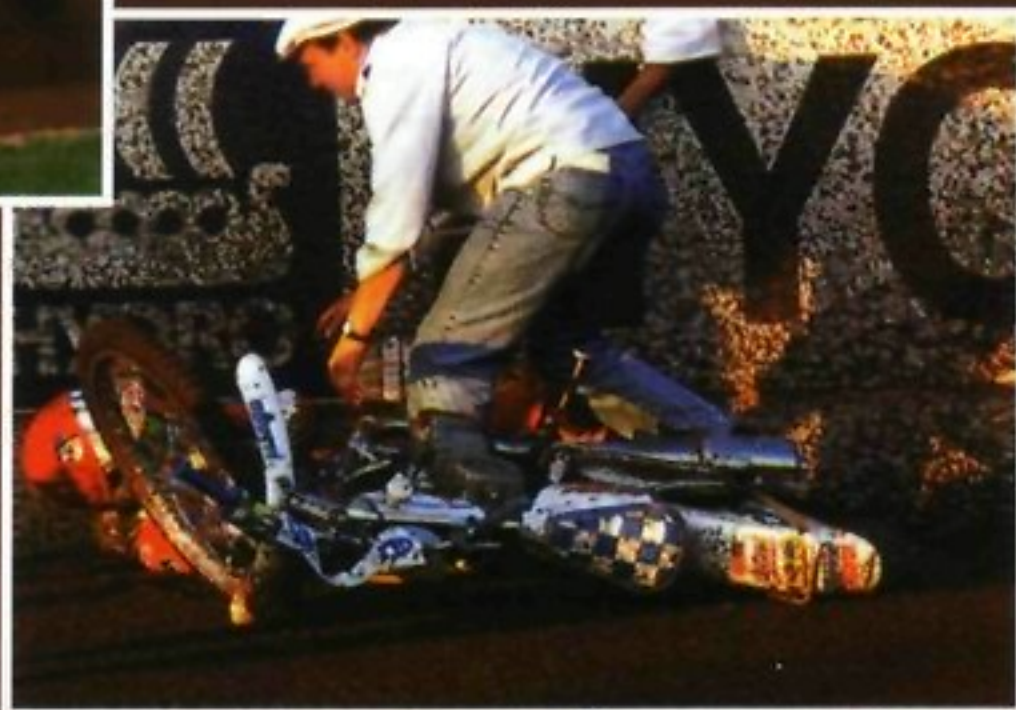
поворотах по внешнему радиусу, увязая колесами в грязи. Сопrotивлялся он отчаянно, но, увлекшись борьбой с Хансом, которому так часто проигрывал в решающих поединках за чемпионский титул, прозевал на финише рывок Тони Рикардссона. Вот тут и обратили все внимание на упорного шведа. Три заезда и неизменно вторые места. А ведь он так, под шумок, может стать и призером!

Дальше и без того нелогичные события потеряли всякую предсказуемость. Датчанин Ян Стехманн, которому, как показали первые заезды, не "светило" высокое место (но надо же быть в десятке лучших!), сделал немыслимый кульбит и врезался головой в ограждение, оставив на нем заметную

стать победителем, но позволяли такую беспроегршную серию соперники?

Третий заезд. Кумир местных болельщиков Ханс Нильсен оказался лежащим на дорожке. Стадион притих в ожидании приговора судьи. Боомен благосклонен, всех четверых считает невиновными в инциденте. Нильсен заменил мотоцикл и уверенно выиграл гонку. Ее неожиданно стало последнее место лучшего гонщика континентальной Европы Томаша Голлоба. Это привело в уныние полторы сотни журналистов и несколько тысяч туристов, прибывших в Войенс из Польши.

На дорожке — Кнудсен, Ермоленко, Голлоб и австралиец Грег Бойс. Датчанин уверенно финишировал первым, а Бойс на последнем повороте оставил за своей спиной американца: Сэм и Томаш окончательно потеряли шансы быть даже в числе призеров. После двух серий заездов только Нильсен и Кнудсен с шестью очками каждый шли



Воистину злым гением фаворитов чемпионата оказался Марк Лорэм. Сначала столкновение с ним Сэма Ермоленко (два верхних фото) перечеркнуло все надежды американца сохранить титул чемпиона. Затем явный лидер состязаний Ханс Нильсен, зацепившись за того же Лорэма, упал (фото внизу) и был исключен из перезаезда.



вмятину. Он нашел в себе силы, несмотря на боль в грудной клетке и шейных позвонках, продолжить борьбу. Затем Голлоб повторил этот смертельный трюк. Его польские поклонники выбежали на дорожку, мешая подоспевшим врачам "скорой помощи". Томаш наотрез отказался уехать в больницу, но вскоре, уже лежа в закрытом парке, потерял сознание. В чувство его приводил отец — Владислав Голлоб, тоже выразивший недоверие медикам. И снова переаезды, переаезды.

Еще одна драма. Нильсен, который, казалось, уже держит в руках очередную золотую медаль, встретился с Крисом Луисом, Марком Лорэмом и Греггом Бойсом. В общем-то проходной для датчанина заезд, но ему досталась четвертая неудобная дорожка. Ханс решил, как и в поединке с Кнудсеном, тут же занять внутреннюю бровку, но, видимо, зацепился за Лорэма и упал. Ван ден Боомен ошеломил стадион своим решением: Нильсен исключен из переаезда. Его выиграл Бойс и стал реальным претендентом на одну из медалей. Теперь все ждали, что скажет Тони Рикардссон. И он "привез" три секунды ближайшему сопернику.

До конца соревнований оставалась одна серия заездов, а претендентов завоевать "корону" хоть отбавляй: Бойс и американец Грэг Хэнкок — по 10 очков, Нильсен и Рикардссон — по 9. "Выпустите гладиаторов!" — скандировал стадион перед очередным стартом. И они выехали — Бойс, Хэнкок и Рикардссон. Причем у шведа была самая коварная четвертая дорожка. Даже по грязи Тонни проехал первый поворот с поразительной скоростью и финишировал с большим преимуществом. Бойс закончил четыре круга вторым и сравнялся со шведом по набранным очкам. Этот заезд уже определил двоих, кому предстояло выступить в дополнительном поединке. Но ведь есть еще последний шанс у Нильсена. Сумеет ли он в своем завершающем заезде отойти от психологического шока после падения? Он сказал решительное "да", выиграв безоговорочно 20-й заезд, словно был один на дорожке.

И началась битва за главный трофей. Нильсен умчался со старта первым, но Рикардссон и Бойс буквально упирались в колесо его мотоцикла. В конце второго поворота датчанина слегка отнесло вправо и в образовавшуюся щель мощно ринулся Рикардс-

сон. Это был маневр, достойный того, чтобы поставить Тони вровень с великими шведами — Ове Фундиным и Бьерном Кнутссоном.

На заключительной пресс-конференции 24-летний Рикардссон не скрывал своего восторга.

— Этот день я буду помнить, даже когда стану глубоким стариком, — сказал он.

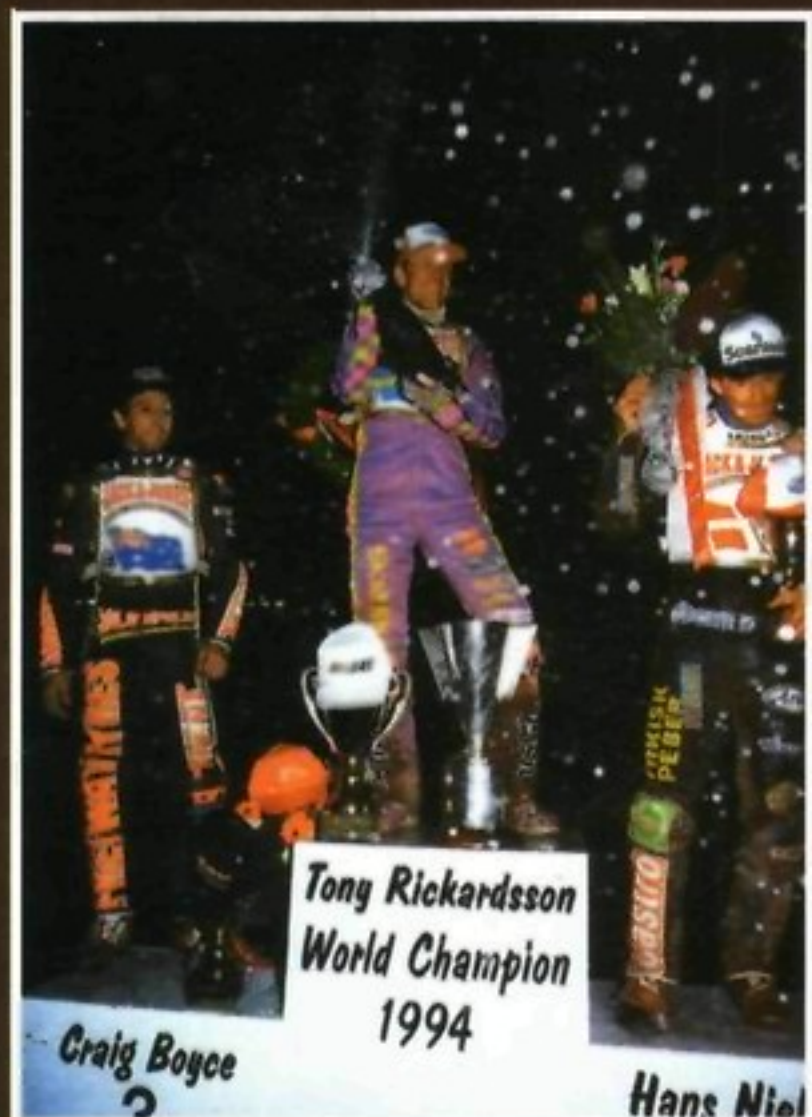
Видимо, состояние безмерного счастья стало причиной откровений нового чемпиона: "В прошлом году я потратил слишком много сил, чтобы пробиться в финал личного чемпионата мира и не успел подготовиться к нему. В этом — решил отказаться от гонок в Британской профессиональной лиге и перебрался в лагерь моего друга Иоакима Карлссона, участника мирового первенства по мотокроссу. Покрутившись в этой среде и побывав на соревнованиях кольцевиков, понял, что многие мои коллеги по спидвею слабо представляют себе истинно профессиональное отношение к своему делу. Я не исключение — курил, выпивал, даже нюхал "травку". От этих привычек решительно отказался. Как и кроссмены, перестал мотаться по аэропортам и гостиницам, есть что попало, а приобрел трейлер-дачу, где есть все необходимое вплоть до мастерской. Я комфортно отдыхаю, смотрю телевизор и видеофильмы, когда захочу. Моя подруга Анна готовит вкусную еду. А главное — экономятся время и деньги. В этом году я решил отказаться от семи-восьми мотоциклов, как все, и доверился механику Клаусу Лаушу, который подготовил на сезон только две "явы". Они летают, как ласточки. В первых трех заездах все было против меня. Но не зря же я изменил свою жизнь: верил в мотоциклы и собственные силы. После этого финала так устал, что хочется бросить спидвей. Глупо, конечно, ведь еще не заработал достаточно денег, а будущие Гран-при, надеюсь, позволят мне стать богаче".

Мы же вслед за Рикардссоном будем надеяться, что и болельщикам новая система проведения чемпионата мира подарит незабываемые спектакли — такие, каким стал увлекательный финал в Войенсе.

Потомки викингов бурно празднуют возвращение после трехлетнего перерыва мировой короны в Швецию.



— Я не могу поверить, что все это происходит со мной, — сказал после финиша новый чемпион.





..

Экс-чемпион мира по мотогонкам на льду Эрик Стенлунд, бывший король длинного трека Эгон Мюллер, а также другие известные гонщики Питер Коллинз, Ян Педерсен и Келвин Тейтум работали комментаторами на различные телевизионные компании.

..

Англичанин Крис Луис во время тренировок испытывал новый горизонтально расположенный мотор, подготовленный Питером Джонсом.

..

18 участников финала в общей сложности привезли на соревнования 48 мотоциклов.

..

Организатор гонок Оле Ольсен заплатил четыре тысячи фунтов фирме, обеспечивавшей охрану закрытого парка. И она была настолько эффективна, что однажды туда не пустили даже Гюнтера Сорбера.

..

Немецкий специалист Клаус Лауш подготовил восемь двигателей для троих участников финала — Рикардссона, Нильсена и Лорана.

..

Роланд Данно, получивший несколько лет назад серьезнейшие травмы на треке в Польше, несмотря на то, что вынужден передвигаться в инвалидной коляске, помогал своему родному брату Стефану готовить мотоцикл между заездами.

ШЕСТЬ ФИНАЛОВ ВМЕСТО ОДНОГО

ЗА ПРОТИВ

Гюнтер Сорбер: "Будущие шесть серий Гран-при будут такими же захватывающими спектаклями, как нынешний однодневный финал. Мы были здесь свидетелями переезда за призовые места, но ведь каждый Гран-при автоматически предусматривает эту формулу".

Ове Фундин, победитель шести личных мировых первенств: "Я не приеду ни на один из этапов, может быть, только на последний, если в нем сохранится интрига. Новая система хороша для гонщиков, она им выгодна с финансовой стороны, но в явном проигрыше зрители, а ведь для них и проводятся соревнования".

ГДЕ ЖЕ НАШИ?

Увы, российские гонщики сошли с дистанции на дальних подступах к финалу. Хотя по традиции последних лет они выступали во всех европейских и мировых чемпионатах. Большинство из них не добрались и до полуфиналов. Только Олег Кургускин на мотоцикле, подготовленном в Германии, прошел в решающий раунд состязаний на длинном треке, но занял там, увы, лишь последнее 17-е место. Да двое его земляков — Сергей Ерошин и Сергей Даркин выступили в юниорском полуфинале.

К сожалению, вновь приходится констатировать, что кризис в трековых гонках у нас прогрессирует. Как ни странно, такое происходит на фоне практически полного перехода Центрального автомотоклуба России лишь на развитие спидвея. Между тем в стране осталось лишь шесть клубных команд, брошенных на произвол судьбы.

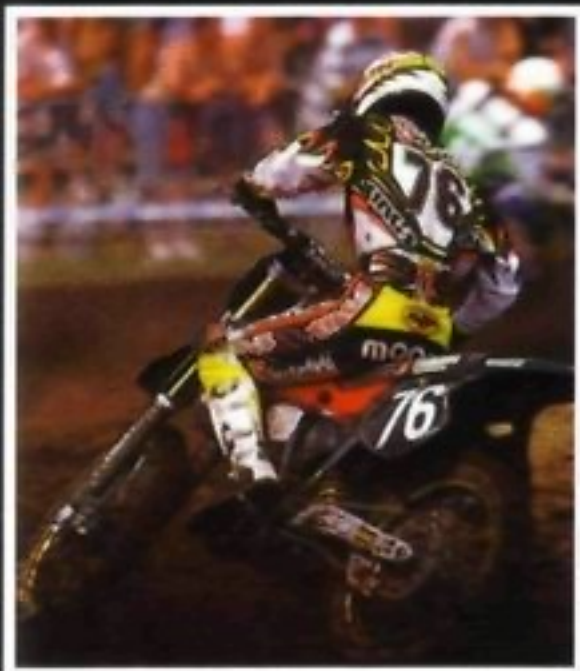
Не помогают ни весенние сборы в Италии, ни закупки ЦАМКом пяти-шести мотоциклов для особо ответственных соревнований. Мало того, что такого количества явно недостаточно, машины эти серийные, они требуют доводки и настройки. Нужны деньги, специалисты, которых вроде бы было немало в России, но они как-то враз перевелись. Вот и выходит, что практики выступлений на высшем уровне у наших гонщиков нет, в то время, когда соперники в своих внутренних чемпионатах, как говорится, накатаны до блеска. Где выход? Легче всего списать на трудности, которые переживает Россия. Но ведь и Польша не богаче нас, а за последние годы стала одной из ведущих стран в спидвее. Вспомним слова Тони Рикардссона: "Секрет успеха — в профессиональном подходе к делу всех, кто к нему имеет отношение".

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО СПИДВЕЮ

			Очки по заездам					
1.	Тони Рикардссон	S	2	2	2	3	3	12
2.	Ханс Нильсен	DK	3	3	3	X	3	12
3.	Грег Бойс	AUS	2	2	3	3	2	12
4.	Грег Хэнкок	USA	1	3	3	3	1	11
5.	Томми Кнудсен	DK	3	3	1	0	3	10
6.	Марвин Кох	D	3	X	3	2	1	9
7.	Хенрик Густафссон	S	2	3	2	1	1	9
8.	Марк Лорэм	GB	1	2	2	2	2	9
9.	Йос Ларсен	USA	2	1	X	1	3	7
10.	Ян Стехманн	DK	1	2	2	2	0	7
11.	Янсон Крумп	AUS	3	0	0	1	2	6
12.	Крис Луис	GB	1	1	1	3	0	6
13.	Сэм Ермоленко	USA	X	1	1	2	2	6
14.	Стефан Данно	S	0	1	1	0	0	2
15.	Петр Свист	PL	0	0	0	0	1	1
16.	Билли Хамикл	USA	1	—	—	—	—	1
17.	Томаш Голлоб	PL	0	0	F	—	—	0
18.	Роман Янковски	PL	0	0	—	—	—	0

Примечание: X — исключен из переезда как виновник падения. F — выбыл из борьбы из-за травмы.

СОЛДАТ, ДОСЛУЖИВШИЙСЯ ДО ГЕНЕРАЛА



"Девять лет, проведенные в Европе, стоили этого момента. Наконец я выиграл свой первый чемпионский титул". Фортуна была не особо благосклонна к Роберту Муру. Американец — один из немногих мотокроссменов США, не погнавшийся за большими деньгами национального профессионального чемпионата, а вместо этого отправился в Европу за титулом чемпиона мира.

Причем начал свою службу рядовым в заштатной частной "конюшне". Лишь после двух лет мытарств Мура заметила заводская команда KTM. Но и там Бобби ожидал удар судьбы — австрийский производитель мотоциклов столкнулся с финансовыми трудностями.

Мура дважды выгоняли из ведущих мотокроссовых "конюшен" по "политическим" соображениям. Ему не раз

отводили роль второго гонщика команды. Словом, боевой путь Бобби был тернист.

Вопреки всему он дважды становился серебряным призером в "осьмушках", однажды завоевал второе место в классе 250 см³. Но все это было не то, чего жаждал американец. Лишь в ноябре прошлого года, когда менеджер "Честерфилд-Ямаха" Микеле Ринальди пригласил 27-летнего гонщика на правах премьера, желанный результат наконец-то пришел.

Пожалуй, ни разу за весь нынешний сезон превосходство Бобби Мура не вызывало сомнений, а официально он оформил свой титул на последнем этапе чемпионата в Бельгии, выиграв первый заезд. На этом американец не успокоился и первенствовал и во второй гонке.

Личный чемпионат мира по мотокроссу в классе 125 см³

Итоговый результат: 1. Р.Мур (USA, "Ямаха") — 364 очка; 2. А.Киоди (I, "Хонда") — 316; 3. П.Трагтер — 264; 4. Д.Стрийбос (оба — NL) — 199; 5. П.Байер (D, все — "Сузуки") — 181; 6. М.Пишон ("Хонда") — 169; 7. Ф.Виалле (оба — F, "Кавасаки") — 163; 8. М. дал Лаго (I, "Хонда") — 144; 9. Б.Манне (USA, "Сузуки") — 137; 10. М.Бартолини (I, TM) — 121.

РАЗОБРАЛИСЬ ПО-ХОЗЯЙСКИ



"Уверен, это будет самый сильный Кубок, и по представительности, и по зрелищности". Крестный отец Кубка наций формулы "Опель" Дэн Партель не ошибся. 19 национальных сборных, среди которых впервые стартовавшие в своеобразном командном первенстве мира коллективы Австралии, Японии и Греции — разве это не показатель возрастающей популярности соревнований? И не просто самого Кубка как такового, но и гонок формулы "Опель" вообще. На таких машинах сегодня стартуют не только участники Евросерии, но и молодые таланты в национальных чемпионатах Великобритании, Швеции, Ирландии, Германии и других стран. В 1994 году Кубок наций во второй раз за свою историю гостил в голландском Зандфоорте. И впервые за те пять лет, что проводятся эти соревнования, хо-

зяева трассы сумели сполна воспользоваться всеми плюсами близкого знакомства с ней. Голландец Том Коронель — вице-чемпион Евросерии нынешнего сезона — выиграл обе гонки протяженностью по 25 кругов каждая, а девятое и пятое места бронзового призера этого чемпионата Донни Кревельса не оставили сомнений в общем успехе сборной Нидерландов.

Кубок наций-94

Зандфоорт, Нидерланды, 24—25 сентября: 1. Нидерланды (Т.Коронель, Д.Кревельс) — 16 очков; 2. Австрия (Х.Штримбергер, В.Тиммлер) — 36; 3. Португалия (Дж.Гомес, Р.Агуаш) — 39; 4. Дания (К.Колби, Х.Ларсен) — 39; 5. Швеция (П.Халлен, М.Киннмарк) — 40; 6. Великобритания (Дж.Дейвис, Г.Смит) — 47; 7. Япония (Т.Юкояма, Ю.Тсузуки) — 69; 8. Норвегия (Т.Шие, Т.Руссад) — 79; 9. Эстония (Р.Пилве, Т.Каземелс) — 84; 10. США (З.Браун, М.Казор) — 85.

ШВЕЙЦАРСКИЙ ДИКТАТ

Чемпионат мира. Мотоциклы с коляской

Итоговый результат: 1. Р.Биланд—К.Вальтисперг (CH, "LCR-Суиссо") — 141 очко; 2. С.Уэбстер—А.Хэнни (GB/CH, "LCR-Краузер") — 104; 3. Д.Бриндли—П.Хатчинсон (GB, "LCR-Ямаха") — 96; 4. М.Безигер—Й.Эгли (CH, LCR-ADM) — 88; 5. П.Гудель—Ч.Гудель (CH, LCR-ADM) — 86; 6. К.Клаффенбок—К.Парцер (A, "LCR-Бартоль") — 82.



Когда на первом этапе чемпионата мира по кольцевым гонкам на мотоциклах с коляской в Донингтон-Парке победу одержал молодой британский экипаж Дерек Бриндли и Пол Хатчинсон, почитатели этого вида мотоспорта воспрянули духом. Наконец-то появились люди, способные бросить вызов ставшему надоедать швейцарскому диктату. Ведь мало того, что последние два года победу в чемпионате праздновал швейцарец Рольф Биланд и его земляк Курт Вальтисперг, так еще добрая треть участников — выходцы из этой альпийской страны. Правда, такую же долю гонщиков составляют здесь англичане, но почти все они середняки или аутсайдеры. Даже четырехкратный чемпион мира Стив Уэбстер выступает уже не столь уверенно.

Равовались англосаксы, однако, недолго — на последующих шести соревнованиях 43-летний Биланд был абсолютно неудержим. Швейцарец одержал пять побед, однажды финишировал третьим, и за этап до окончания чемпионата, стал недостижим для соперников, выиграв таким образом титул сильнейшего в мире в седьмой раз.

Тем не менее несмотря на однозначного фаворита, сезон-94 был весьма примечательным для любителей этого вида мотоспорта — этапы первенства аккомпанировали гонкам супербайков и состязаниям мотоциклетных Гран-при. Причем все восемь гонок транслировались по телевидению.

ЗИЛ СВОРАЧИВАЕТ С "КО



В присутствии семидесяти тысяч зрителей в Хараме Стив Пэриш завоевал на тысячесильном "Мерседесе" свой четвертый титул сильнейшего в гонках на грузовиках.

Как и ожидалось, "Мерседес-Бенц" с введением суперкласса, где допускаются любые переделки и усовершенствования, стал полноправным хозяином в чемпионате Европы по кольцевым гонкам на грузовиках. Фирма выставила четыре автомобиля, которые на девятиэтапном пути в основном соперничали только между собой. Вот только казавшаяся беспорной победа англичанина Стива Пэриша в конце первенства попала под большие сомнения. У его "Мерседеса" забарахлил мотор: видимо, форсировка, проведенная на одной из швейцарских фирм, досрочно измотала его силы и возможности.

К тому же на долю Пэриша выпали два "черных" дня — Гран-при Бельгии, где все время лил проливной дождь. Оказывается, англичанин не в ладах с мокрой трассой. Но опыт — великое благо. Пэриш выбрал единственно правильное решение — не рисковать — и проиграл своему основному конкуренту экс-пилоту формулы 1 шведу Слиму Боргудду минимум очков, что позволило на заключительном этапе в Испании достойно выйти из, казалось бы, безвыходного положения. Но это, так сказать, была семейная разборка: все четыре

"Мерседеса" заняли верхние строчки в турнирной таблице.

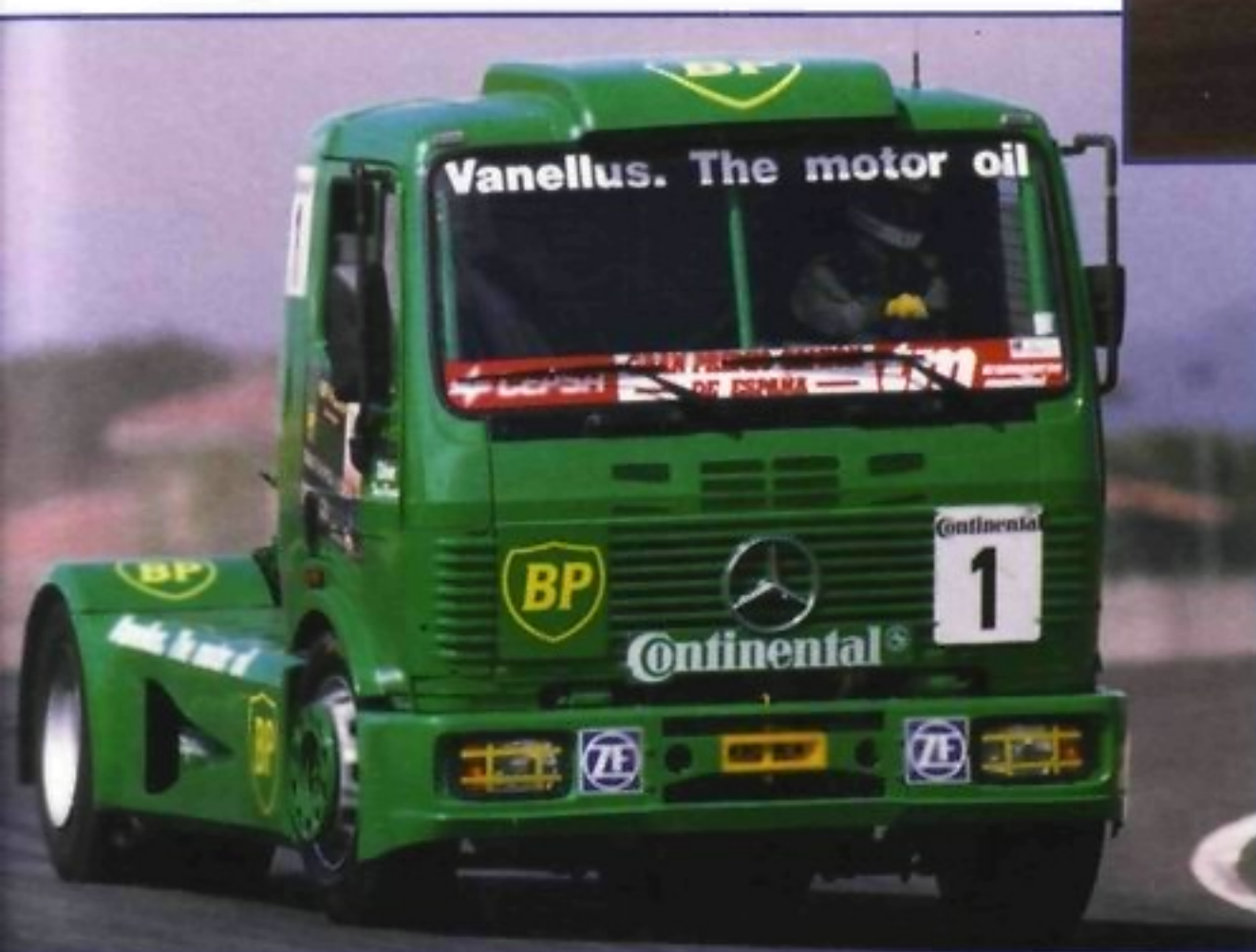
Поскольку в зачет заводов-изготовителей на каждом этапе идет только один лучший результат, то завоевать здесь второе место вполне мог ЗИЛ благодаря сильному и стабильному выступлению на близнеце московского седельного тягача англичанина Ричарда Уокера. Но он на седьмом Гран-при в Чехии повредил плечо и оставил нашего Александра Маркина наедине с наседавшими финнами Харри Луостариненом и Минной Куоппала ("Сису"). Александр проиграл этот неравный бой, и в итоге завод Лихачева вновь оказался на третьем месте.

Вроде ничего сверхстрашного не произошло: третья позиция среди предприятий-изготовителей, шестая — Уокера в личном зачете. Тем не менее зилорцы вернулись с чемпионата в подавленном на-



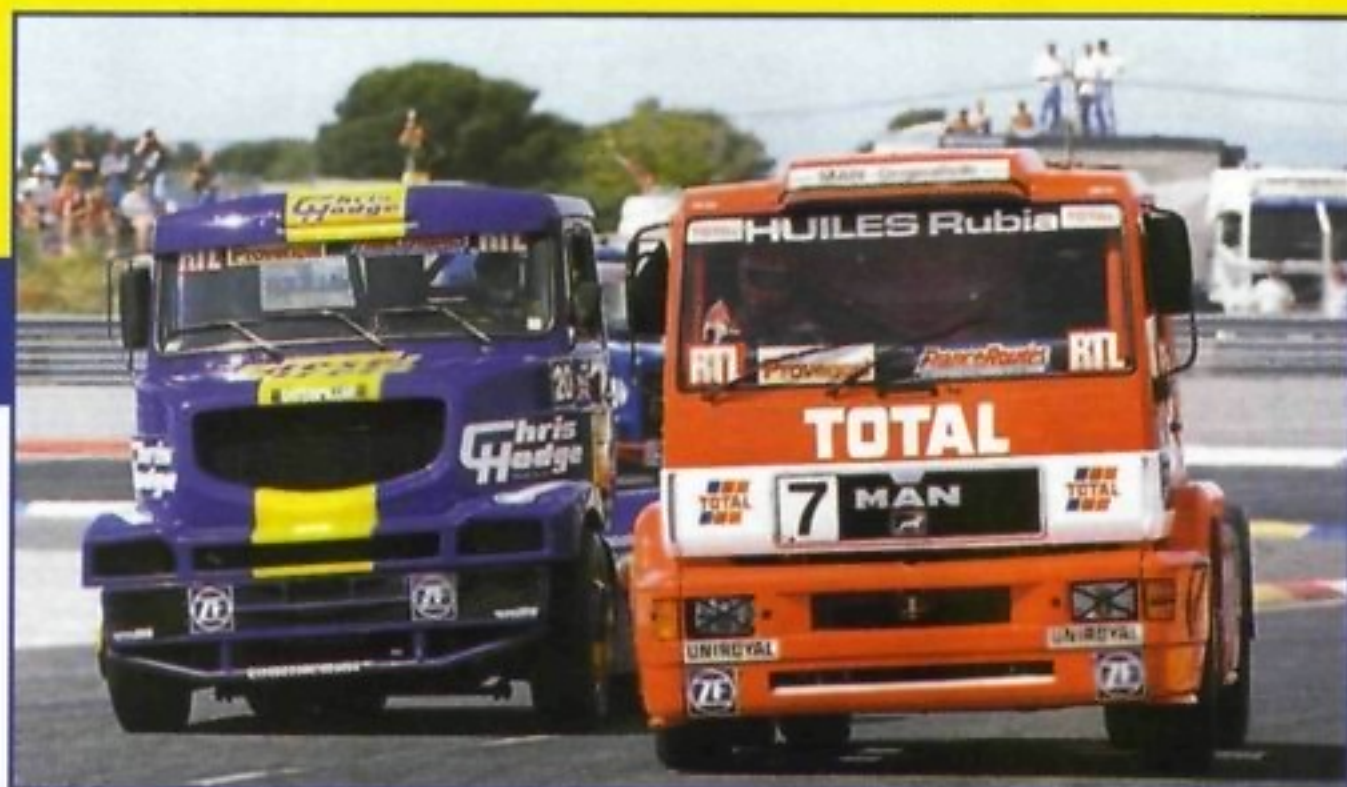
Увы, привычная для Александра Маркина (№ 19) позиция в нынешнем чемпионате — через такой плотный строй машин известных марок нелегко пробиться вперед.

Серебряный призер чемпионата 47-летний швед Слим Боргудд когда-то выступал на трассах формулы 1, где однажды даже вошел в шестерку лучших. Случилось это в Сильверстоуне в 1981 году.



ЛЬЦА"?

Б. ЛОГИНОВ



▲ Лишь усилиями Ричарда Уокера ЗИЛу удалось опередить в заводском зачете фирму МАН, лидером которой был Ноэль Крозье (№ 7).

◀ Факелом загоревшегося автомобиля отсалютовал своей бронзовой медалью на последнем этапе в Испании Фритц Кройцпойнтнер.

строении. И одна из причин — лишь 12-е место Маркина. Москвичи, конечно, понимают, что минувший сезон и нынешний, как говорят в Одессе, — две большие разницы. Ведь теперь Александр стартовал в суперклассе, где собрались практически все сильнейшие пилоты на автомобилях ведущих фирм Европы. Конкуренция неизмеримо возросла. И то, что в этой грозной компании он стабильно держался в первой десятке, — не так уж плохо. Да, Маркин практически не помог Уокеру в его борьбе за высокое место в заводском зачете. Но новые, более вольные технические требования для суперкласса буквально за несколько месяцев неузнаваемо изменили все автомобили. И ЗИЛ Уокера, кстати, тоже. А вот машина Маркина радикальным улучшениям, увы, не подверглась. Однако еще до начала сезона было ясно — двигатель необходимо перенести ближе к задней оси, чтобы улучшить развесовку машины. Допотопные

рессоры надо заменить на упругие элементы рычажного типа фирмы "Кони".

Но для этого нужны деньги, и немалые. Московская же бригада, занимающаяся подготовкой автомобиля к гонкам, получает едва ли треть от той суммы, которую ежегодно расходуют команды-лидеры на один грузовик.

Не от жадности, конечно, завод Лихачева экономит. Он попал в трудное финансовое положение. И пошли уже разговоры о том, что, дескать, коль побед в ближайшем будущем не предвидится, то и овчинка выделки не стоит.

Между тем сегодня в активе зилотцев экспериментального производства немало инженерных работ. Есть четкое понимание того, в каком направлении идти, чтобы улучшить результаты. Печально, если накопленный годами опыт окажется невостребованным и ЗИЛ исчезнет с гоночных трасс.



КУБОК ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ГРУЗОВИКАХ

VII этап, Гран-при Чехии, Мост, 9—11

сентября. Суперкласс, 1-й день: С.Пэрриш (GB); 2. Ф.Кройцпойнтнер (D); 3. С.Боргудд (S, все — "Мерседес-Бенц-1834S"); 4. Х.Луостаринен (SF); 5. М.Куоппала (SF, оба — "Сису-SR-340"); 6. Р.Уокер (GB)... 9. А.Маркин (RUS, оба — "ЗИЛ-Катерпиллер"). 2-й день: 1. Пэрриш; 2. Боргудд; 3. Кройцпойнтнер; 4. Луостаринен; 5. Ж.Кине (F, "Мерседес-Бенц-1834S"); 6. Куоппала... 11. Маркин.

VIII этап, Гран-при Бельгии, Цольдер, 16—17

сентября. 1-й день: 1. Кройцпойнтнер; 2. Пэрриш; 3. Боргудд; 4. Луостаринен; 5. Куоппала; 6. Р.Жорэ (CH, "Феникс-МАН")... 8. Маркин. 2-й день: 1. Боргудд; 3. Кройцпойнтнер; 4. Пэрриш; 5. Кине; 6. Луостаринен... 12. Маркин.

IX этап, Гран-при Испании, Харала, 1—2

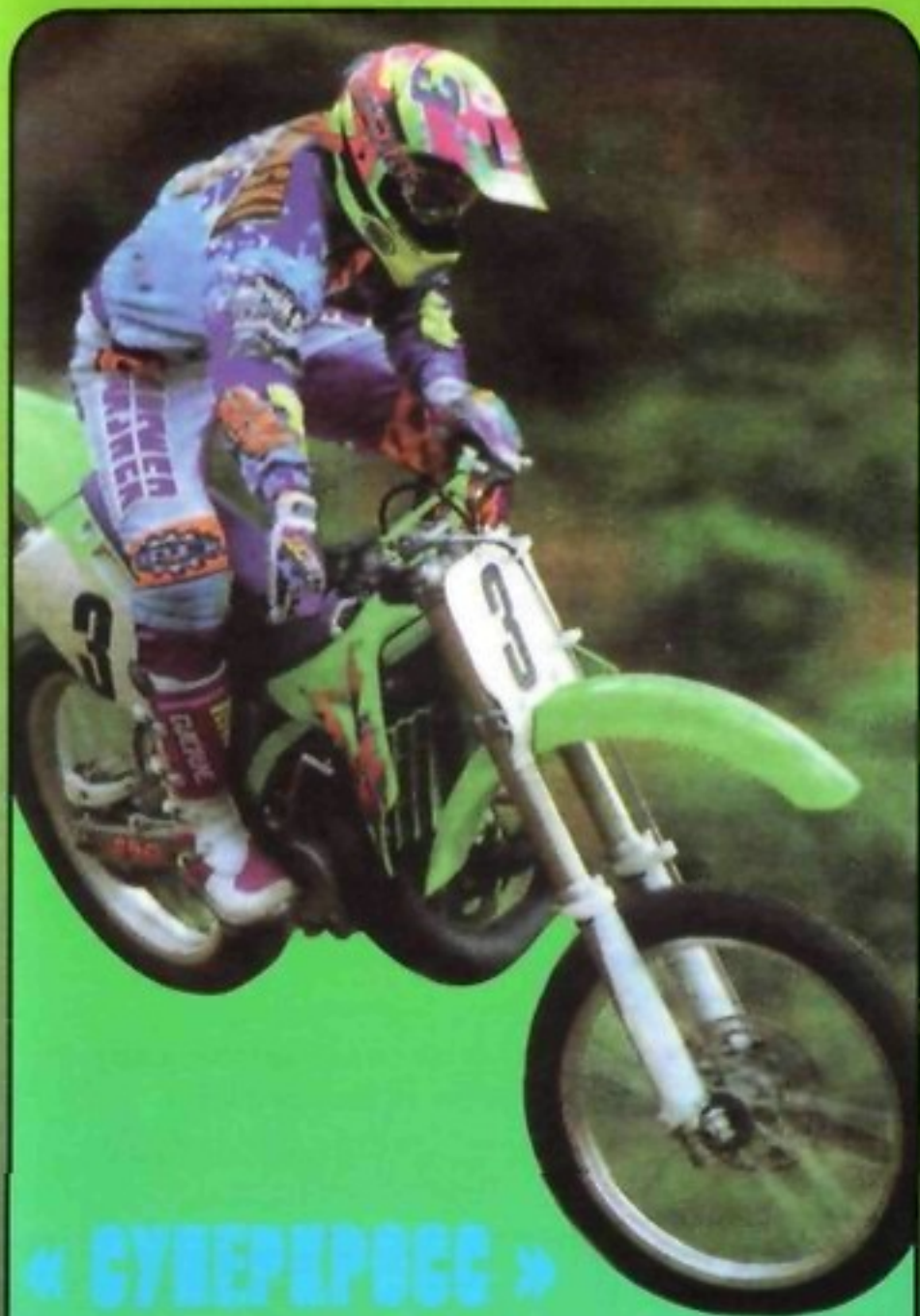
октября. 1-й день: 1. Боргудд; 2. Пэрриш; 3. Луостаринен; 4. Н.Крозье (F, МАН-18.423); 5. Кине; 6. Куоппала. 2-й день: 1. Боргудд; 2. Кройцпойнтнер; 3. Крозье; 4. Пэрриш; 5. Луостаринен; 6. Куоппала... 10. Маркин.

Личный зачет: 1. Пэрриш — 449 очков; 2. Боргудд — 443; 3. Кройцпойнтнер — 342; 4. Кине — 234; 5. Крозье — 226; 6. Уокер — 221... 12. Маркин — 105 очков.

Зачет среди заводов-изготовителей: 1. "Мерседес-Бенц" — 162 очка; 2. "Сису" — 41; 3. "ЗИЛ-Катерпиллер" — 38; 4. МАН — 20; 5. "Феникс-МАН" — 2 очка.

Серийный класс. Личный зачет: 1. Б.Увебринк (S, "Вольво-NL12") — 419; 2. М.Колоч (CZ, "Сису"); 3. Т.Холстега (NL, "Скания") — 337; 4. С.Матейовски (CZ, ЛИАЗ) — 218; 5. Р.Браун (D, "Мерседес-Бенц") — 186; 6. И.Лакнер ("Ивеко") — 136.

Зачет среди заводов-изготовителей: 1. "Вольво" — 106; 2. "Сису" — 104; 3. "Скания" — 72; 4. ЛИАЗ — 46.



« СУПЕРКРОСС »

ПРЕДЛАГАЕТ СО СКЛАДА В МОСКВЕ

КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ
HONDA SUZUKI KAWASAKI

60 см³ — 3100\$
80 см³ — 3300—3400\$
125 см³ — 4800\$
250 см³ — 5200\$
500 см³ — 5300\$

Модели 1995 года (поставка до 01.01.95 г.)

125 см³ — 5800\$
250 см³ — 6100\$

КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ
ZABEL—EML

620 см³ — 13200\$
685 см³ — 14400\$

ФОРМА ДЛЯ МОТОСПОРТА
SHOEI, ARAI, AXO, M.ROBERT, UFO, SINISALO,
JT, YOKO, SHOT, PSA, SCOTT, SMITH и др.
700 — 1300 \$ (комплект)

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И МАСЛА ДЛЯ
СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ
CASTROL (SUPER TT) — 6\$ за 1 литр
TWIN AIR — 12\$ за 1 литр

Оптовым покупателям скидка до 10%.
Форма оплаты любая.



« СУПЕРКРОСС »

Тел. в Москве: (095) 145-81-14

В ЕВРОПЕ У



ВПЕРВЫЕ НАШ ГОНЩИК СТАЛ БРОНЗОВЫМ ПРИЗЕРОМ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕ.

“Мотор, карашо” — произнес Ладислав Брожек на ломаном русском, заглядывая под капот полноприводной “Самары” Бориса Котелло. Именно он, член чешской национальной команды, резонно рассчитывал на итоговое третье место в чемпионате Европы по автокроссу, свято веря в возможности своего “Форд-Эскорта”. Только не знал чех, что двигатель своей “восьмерки” до последнего болтика перебирал сам Борис, не подпуская механиков.

Два заключительных этапа должны были определить лауреатов европейского первенства. Думаю, в очередной победе немца Рольфа Фолланда уже после Бауски вряд ли кто-то сомневался. Да и вторая позиция его земляка Клауса Швантеса выглядела вполне твердо. Оставалось лишь третье призовое место, за которое Борис еще мог побороться.

“Эх, съездить бы в Чехию да в Бауску, было бы полегче”, — раз-

мышлял Котелло со своими механиками по дороге в австрийский Нордринг. Но что поделать, если оформление транзитных виз для проезда через Францию заняло столько времени, что день чешского этапа Борис проводил вместе с одноклубником Валерием Джежелой в брестской гостинице. Зато уж в испанском Винаросе они отыгрались сполна за свое долгосиденье на границе — Борис был первым, Валерий — вторым. Главные приключения начались на обратном пути. “Полетел” двигатель на техничке, и срок возвращения домой вырос в два раза. О полноценной подготовке к поездке в Бауску пришлось забыть. Да участвуя хотя бы в этих этапах можно было рассчитывать и на большее. Слава Богу, по дороге в Австрию не возникло проблем.

Трасса в Нордринге была “наша” — пылица стояла такая, как частенько бывает на российских гон-

АТ РУССКИЙ

А. РОССОХА

Фото А. ГУРЕВИЧА, В. КРЮЧКОВА



ках. Здесь в борьбу включились хозяева, выступавшие в течение сезона в чемпионате по ралли-кроссу. Блеснув мастерством перед собственной публикой, трое из них проблись в финал. Только Фолланду, стартовавшему первым, не пришлось глотать пыль, окутавшую вмиг весь пелетон участников главного заезда. В этой крошечной тьме сказалось умение наших ребят ездить по интуиции. Все уже было порадовались третьему месту вазовца, но представители Австрии подали

протест, посчитав, что в одном из поворотов Котелло некорректно обошелся с Адольфом Рамосером. На русском и ломаном немецком Борис с помощью механика объяснил, что вовсе не имел намерения дурно обойтись с австрийским соперником, а всему виной поднявшаяся пыль. Засим конфликтующие стороны пожали друг другу руки, и хозяева трассы удалились. Памятуя об этом разговоре, они, видимо, к следующей встрече более основательно займутся русским языком.

После этого этапа мечта о третьем месте обрела для Котелло реальные черты. Тем более что главный соперник — Ливио Романизио — в азарте пыльной австрийской гонки наскочил на ограждение трассы, и его автомобиль загорелся. Не замечая пожара, итальянец проехал еще почти круг, пока не стало по-настоящему горячо. Окончательное выяснение отношений было отложено на заключительный этап.

Предгорья итальянских Альп встретили русских непрекращающимся дождем, что вряд ли сулило большую удачу. На раскисшей трассе, даже при удачном подборе резины, мощность многосильных "Ауди", "Порше" и "Лянчи" в тяжелой грязи могла сыграть решающую роль.

Воскресным утром погода наконец-то осчастливила солнечными лучами. Механики принялись за приготовление нехитрых харчей, что в свою очередь не осталось без вни-

мания французского баггиста Винсендо. С задорным криком — "русский борч" (вот что значит знание русского языка) он подскочил к походному котелку. Какова же была его досада, когда, подняв крышку, он обнаружил там традиционные для Италии спагетти. Но это было его последнее разочарование на пути к очередному чемпионскому званию. Между тем, у импровизированной кухни продолжился выбор тактики на предстоящую гонку. Задачей Валерия Джежелы в ней было придержать Романизио, с тем чтобы тот не опередил Бориса более чем на одно место. Только, как говорит русская пословица, "мужик предполагает, а Бог располагает". В первом же повороте после старта на "Самаре" Котелло развалился редутор заднего моста, и в результате она превратилась из полно- в переднеприводную, к тому же рычаг переключения передач перестал фиксироваться, но и это было полбеды. Следом в столкновении сломался замок левой двери. Пришлось тольяттинцу большую часть гонки, как заправскому жонглеру, придерживать все время открывающуюся левую дверь, ловить выскакивающий рычаг и при этом еще рулить по трассе. С этой цирковой задачей Котелло справился "на отлично", как и его друг Джежела со своей. Итальянец не смог уйти далеко. Две волжские "самары" финишировали рядом и вызвали одобрение в закрытом парке. Интерес к "зубастым" русским проявили многие члены состоявшейся команды европейских кроссменов, а как известно, в компании принято говорить на языке друзей. Учитесь русский, господа. /

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО АВТОКРОССУ

IX этап. Нордринг, Австрия, 18 сентября.
Д-3/3500: 1. Ж.-П. Винсендо (F); 2. В.Эбелер (D); 3. И.Бартош (CZ); 4. Х.Уленброк (D); 5. Л.Рибейру (P); 6. Х.Раммель (A); 7. Ф.Варнье (F); 8. Я.Маречек (CZ).
Д-2/3500: 1. Р.Фолланд (D); 2. Р.Шайер (D); 3. Б.Котелло (RUS); 4. А.Рамосер (A); 5. К.Швантес (D); 6. Х.Айгенбауэр (A); 7. В.Джежела (RUS); 8. П.Фрайнбергер (A); 9. Х.Ирлахер (D); 10. Л.Романизио (I); 11. М.Шульцбергер (A); 12. Й. Болер (A); 13. К. Гудьянас (LT); 14. П.Шаубергер (A); 15. В.Мархер (A); 16. А.Микрюков (RUS).

X этап. Маджора, Италия, 28 сентября.
Д-3/3500: 1. Рибейру; 2. Уленброк; 3. Эбелер; 4. Винсендо; 5. Бартош; 6. П.Кип (CZ); 7. Ф.Туле (F); 8. Х.Оппелаар (NL); 9. К.Гавел (CZ); 10. Варнье.
Д-2/3500: 1. Шайер; 2. Фолланд; 3. В.Шмид (CH); 4. Д.Галлота (I); 5. Романизио; 6. Котелло; 7. Джежела; 8. Л.Брожек (CZ); 9. Штерниер (D); 10. А.Алессандри (I).

Итоговый результат

Д-3/3500: 1. Ж.-П.Винсендо (F, "Гембо-Пежо") — 120; 2. Л.Рибейру (P, "Гембо-Порше") — 105; 3. И.Бартош (CZ, "Порше") — 96; 4. Х.Уленброк (D, "Расимекс") — 90; 5. Х.Раммель (A, "Порше") — 88; 6. В.Эбелер (D, "Энгель-Фольксваген") — 75; 7. Я.Гошек (CZ, "Порше") — 72; 8. Ф.Варнье (F, "Бер-Ауди") — 68; 9. Х.Опперлаар (NL, "Ван дер Феер-Порше") — 54; 10. К.Гавел (CZ, "Порше") — 49.
Д-2/3500: 1. Р.Фолланд (D, "Ауди-купе-S2") — 122 очка; 2. К.Швантес (D, "Тойота-Селика-GT") — 75,5; 3. Б.Котелло (RUS, ВАЗ-2108-4x4) — 64; 4. Л.Романизио (I, "Лянча-Дельта-Интеграле") — 61; 5. Л.Брожек (CZ, "Форд-Эскорт") — 55; 6. В.Джежела (RUS, ВАЗ-2108-4x4) — 52; 7—8. Шайер (D, "Фольксваген-Гольф 4x4"), В.Шмид (CH, "Форд-Сьерра-Косворт 4x4") — по 37; 9. Б.Шнее (D, "Фольксваген-Гольф-Синхро") — 32; 10. Г.Буйанс (LV, "Лянча-HF-Интеграле") — 21; 11. В.Макаров (RUS, "Рено-21-Турбо-Куадра") — 20.



ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ



Класс 250 см³

Год	Этапы	1 место	2 место	3 место
1949	4	Бруно Руффо (I), Moto Guzzi	Дарио Амброзини (I), Benelli	Р. Мид (GB), Norton
1950	4	Дарио Амброзини (I), Benelli	Морис Канн (GB), Moto Guzzi	Фергюс Андерсон (GB), Moto Guzzi
1951	5	Бруно Руффо (I), Moto Guzzi	Томми Вуд (GB), Moto Guzzi	Бруно Руффо (I), Moto Guzzi
1952	6	Энрико Лоренцетти (I), Moto Guzzi	Фергюс Андерсон (GB), Moto Guzzi	Дарио Амброзини (I), Benelli
1953	7	Вернер Хаас (D), NSU	Рэг Армстронг (IRL), NSU	Лесли Грэм (GB), Velocette/Benelli
1954	7	Вернер Хаас (D), NSU	Руферт Холлаус (A), NSU	Фергюс Андерсон (GB), Moto Guzzi
1955	5	Герман-Пауль Мюллер (D), NSU	Билл Лоумас (GB), MV Agusta	Герман-Пауль Мюллер (D), NSU
1956	6	Карло Уббиаи (I), MV Agusta	Луиджи Тавери (CH), MV Agusta	Сесил Сандфорд (GB), Moto Guzzi
1957	6	Сесил Сандфорд (GB), Mondial	Тарквинио Провини (I), Mondial	Энрико Лоренцетти (I), Moto Guzzi
1958	6	Тарквинио Провини (I), MV Agusta	Хорст Фюгнер (DDR), MZ	С. Миллер (IRL), Mondial
1959	6	Карло Уббиаи (I), MV Agusta	Гэри Хокинг (RHO), MZ	Карло Уббиаи (I), MV Agusta
1960	6	Карло Уббиаи (I), MV Agusta	Тарквинио Провини (I), MV Agusta	Луиджи Тавери (CH), MV Agusta
1961	11	Майкл Хейлвуд (GB), Honda	Гэри Хокинг (RHO), MV Agusta	Джим Редман (RHO), Honda
1962	10	Джим Редман (RHO), Honda	Том Филлис (AUS), Honda	Артур Уилер (GB), Moto Guzzi
1963	10	Джим Редман (RHO), Honda	Боб Мак-Интайр (GB), Honda	Фумио Ито (J), Yamaha
1964	11	Фил Рид (GB), Yamaha	Тарквинио Провини (I), Morini	Алан Шеперд (GB), MZ
1965	13	Фил Рид (GB), Yamaha	Джим Редман (RHO), Honda	Джим Редман (RHO), Honda
1966	12	Майкл Хейлвуд (GB), Honda	Майкл Дафф (CDN), Yamaha	Джим Редман (RHO), Honda
1967	13	Майкл Хейлвуд (GB), Honda	Фил Рид (GB), Yamaha	Билл Айви (GB), Yamaha
1968	10	Фил Рид (GB), Yamaha	Фил Рид (GB), Yamaha	Хайнц Роснер (DDR), MZ
1969	12	Кел Каррадерз (AUS), Benelli	Билл Айви (GB), Yamaha	Сантьяго Херреро (E), Ossa
1970	12	Родни Гулд (GB), Yamaha	Кент Андерссон (S), Yamaha	Кент Андерссон (S), Yamaha
1971	12	Фил Рид (GB), Yamaha	Кел Каррадерз (AUS), Yamaha	Ярно Сааринен (SF), Yamaha
1972	13	Ярно Сааринен (SF), Yamaha	Родни Гулд (GB), Yamaha	Родни Гулд (GB), Yamaha
1973	11	Дитер Браун (D), Yamaha	Ренцо Пазолини (I), Aermacchi	Джон Додз (AUS), Yamaha
1974	10	Вальтер Вилла (I), Harley Davidson	Тойво Ленсивуори (SF), Yamaha	Филипп Понс (F), Yamaha
1975	11	Вальтер Вилла (I), Harley Davidson	Дитер Браун (D), Yamaha	Дитер Браун (D), Yamaha
1976	11	Вальтер Вилла (I), Harley Davidson	Мишель Ружери (F), Harley Davidson	Джанфранко Бонера (I), Harley Davidson
1977	12	Марио Лега (I), Morbidelli	Такацуми Катаяма (J), Yamaha	Вальтер Вилла (I), Harley Davidson
1978	12	Корк Баллингтон (ZA), Kawasaki	Франко Унчини (I), Harley Davidson	Патрик Фернандес (F), Yamaha
1979	12	Корк Баллингтон (ZA), Kawasaki	Грегг Хансфорд (AUS), Kawasaki	Грациано Росси (I), Morbidelli
1980	10	Антон Манг (D), Kawasaki	Грегг Хансфорд (AUS), Kawasaki	Жан-Франк Бальде (F), Kawasaki
1981	12	Антон Манг (D), Kawasaki	Корк Баллингтон (ZA), Kawasaki	Роланд Фраймонд (CH), Ad Majora
1982	12	Жан-Луи Турнадр (F), Yamaha	Жан-Франк Бальде (F), Kawasaki	Роланд Фраймонд (CH), MBA
1983	11	Карлос Лавадо (YV), Yamaha	Антон Манг (D), Kawasaki	Дидье де Радиге (B), Chevallier
1984	12	Кристиан Саррон (F), Yamaha	Кристиан Саррон (F), Yamaha	Карлос Лавадо (YV), Yamaha
1985	12	Фредди Спенсер (USA), Honda	Манфред Хервех (D), Real	Карлос Лавадо (YV), Yamaha
1986	11	Карлос Лавадо (YV), Yamaha	Антон Манг (D), Honda	Доминик Саррон (F), Honda
1987	15	Антон Манг (D), Honda	Альфонсо Понс (E), Honda	Альфонсо Понс (E), Honda
1988	15	Альфонсо Понс (E), Honda	Рейнольд Рот (D), Honda	Жак Корню (CH), Honda
1989	15	Альфонсо Понс (E), Honda	Хуан Гаррига (E), Yamaha	Жак Корню (H), Honda
1990	15	Джон Косински (USA), Yamaha	Рейнольд Рот (D), Honda	Лука Кадалора (I), Yamaha
1991	15	Лука Кадалора (I), Honda	Карлос Кардус (E), Honda	Карлос Кардус (E), Honda
1992	13	Лука Кадалора (I), Honda	Хельмут Брадль (D), Honda	Пьерфранческо Кили (I), Aprilia
1993	14	Тецуе Харада (J), Yamaha	Лорис Реджиани (I), Aprilia	Лорис Реджиани (I), Aprilia
1994	14	Массимилиано Бьяджи (I), Aprilia	Лорис Капиросси (I), Honda	Лорис Капиросси (I), Honda
			Тадаюки Окада (J), Honda	

Mazda

"ЯЛОС" ПЕРЕЕЗЖАЕТ В МОСКВУ, А ГОНКИ — В СОЧИ



Пятьдесят — три. Продано! — аукционист стукнул молотком, и видеоплеер за полсотни тысяч рублей ушел шведу Густавссону.

Торговаться и выкладывать деньги, не зная заранее за что — главный принцип шутивого аукциона, которым веселили публику организаторы горной гонки Большой приз "Ялос-94" на прощальном ужине.

А вот Владислав Штыков, похоже, сыграл, что называется, втемную еще до старта. Приехав с бригадой механиков, но без машины, один из лучших наших раллистов рассчитывал, что автомобиль прилетит на самолете прямо в Сочи из Греции. Да не просто автомобиль, а один из немногих уцелевших экзем-

пляров заднеприводного "Форда-RS-1700-турбо" группы В 1984 года. Модель эта так и не заявила о себе всерьез на международной арене, но четыреста-то "лошадей" остались при ней.

Словом, Владислав имел все основания полагать, что приз в три тысячи долларов у него в кармане. По два скромных "опеля-корсы" и "мазды-323", а также "Фольксваген-гольф", разбавившие на старте отечественные "восьмерки", вряд ли могли составить ему конкуренцию. Даже если учесть, что организаторы попытались уравнивать шансы участников, применив при подсчете итоговых результатов абсолютного зачета систему специальных коэффициентов. Так, сумму

двух лучших времен в трех попытках для машин класса 1600 см³ умножали на 0,95, а класса 1300 см³ — на 0,91.

Любопытно, что коэффициенты эти были определены исходя из результатов горных гонок, проведенных прежде в Крыму. И в такой оглядке на прошлые состязания не было ничего удивительного, ведь и в Ялте, и в Сочи работала одна и та же команда организаторов во главе с Владимиром Тесленко. Кстати, и деньги на состязания каждый раз выделял синдикат "Ялос" (теперь вместе с "Ялос-банком" и "РЭА-банком"), перебравшийся из Крыма в Москву.

Побывав на всех состязаниях, проведенных под покровительст-

вом щедрого спонсора, смею утверждать, что для организаторов практически не существует ничего невозможного. Но и они, увы, оказались не в силах помочь Штыкову — самолет с его "Фордом" не получил вовремя разрешения на перелет в воздушном пространстве России.

— Страшно обидно, — горевал Владислав. — Очень хотелось выступить на этой интересной трассе, которая только на первый взгляд проста. Из 37 поворотов — большинство ходовые. Тут-то по-настоящему и проверяется мастерство пилотов.

Первым коварство дистанции длиной в 3560 метров, проложенной по дороге на вершину горы Большой Ахун, испытал крымчанин

Ожидавшегося соперничества между двумя "опелями" в Сочи не получилось. Белый привез Аркадия Кузнецова к победе, а черный — подвел своего седока Владимира Михеева в первом же финишном заезде.



Мюнхенский Гельмут Коля

А. КАТКАРТ

Фото К. НАКАМУРЫ

Посмотрим правде в глаза: ничто не приносит такой успех, как нечто чрезмерное. Всегда найдутся люди, у которых хватит денег, чтобы выделиться из толпы — сколько бы это ни стоило. А так как большое всегда выделяется лучше, то все, что вам нужно делать, это постоянно наращивать — что угодно: кубические сантиметры, лошадиные силы, килограммы и миллиметры. Не забывайте только о цене: чем больше нулей в конце, тем изысканнее будет считаться ваше произведение.

Именно на этом простом рецепте построил свою философию Фридль Мюнх. И сейчас, на закате жизни, перенеся в 1991 году инфаркт, оставивший его наполовину парализованным, немецкий инженер не видит причин менять образ мыслей. Его машины, которых с 1966 года сделано всего около пятисот, всегда находили покупателей, поскольку были несомненно самыми большими, безусловно самыми дорогими и бесспорно самыми исключительными из всех дорожных мотоциклов. Были ли они самым лучшими, уже не столь важно. Важно лишь, что они большие, громогласные и чрезвычайно немецкие: нечто вроде двухколесного Гельмута Коля.

Самый первый "Мюнх" имел литровый мотор воздушного охлаждения от автомобиля "НСУ-Принц" с одним верхним распределительным валом, который приводился цепью с левой стороны двигателя. С тех пор каждый

"Мюнх" неуклонно следовал этой схеме. Фридль допускал лишь одно изменение: постоянно наращивал мощность и рабочий объем — 117 см³, затем 1370, 1527, 1786 и наконец 1996-кубовый турбонаддувный "Мюнх-2000-Титан", построенный для некоего немецкого графа. Четверть века он увеличивал диаметр цилиндра, поршня, оснащал двигатель впрыском топлива и турбонаддувом, в то же время сохраняя неизменной конструкцию шасси. "Мюнхи" 90-х годов внешне весьма схожи с самыми первыми мотоциклами этой марки. Поэтому их с восторгом приветствуют на страницах журналов, посвященных историческим мотоциклам. Прежде всего благодаря двум амортизаторам задней подвески и двухкулачковому барабанному тормозу, который до сих пор остается стандартным оснащением мотоцикла, если только покупатель не предпочтет устанавливаемый по заказу дисковый. Но, несмотря на то, что мотоцикл весит более трехсот килограммов, удивительно мало заказчиков выбирают диски...

Одно из самых привлекательных обстоятельств для поклонников "Мюнха" — постоянная прямая связь с самим Фридлем. Ведь он считает каждый изготовленный им мото-

цикл своим ребенком, для которого двери родительского дома всегда открыты. Помимо проводимого раз в два года слета владельцев "мюнхов", мотоциклы этой марки постоянно пасутся у ворот его мастерской к северу от Франкфурта. Поскольку ни один из изготовленных вручную мотоциклов этой марки не является точной копией какого-либо другого, подобный отеческий надзор более чем уместен.

Такой подход означает, однако, и гордость Фридля за свои творения. Стоило мне только признаться в своей ненарушенной девственности в отношении езды на "Мюнхе", как мои ноги коснулись земли не раньше, чем





Будьте осторожны! Передний барабанный тормоз на мотоцикле массой более 400 килограммов — это развлечение только для настоящих мужчин с железобетонными нервами!

Этот двигатель по старой традиции несет название НСУ. Правда, за тридцать лет эволюции малыш слегка подрос.

венное, что напоминает чем-то другие мотоциклы. В остальном — это совершенно уникальная машина, о чем меня и предупреждали поклонники "Мюнха". И они более чем правы.

Поставить моего колосса на центральную подставку оказалось задачей, сопряженной с определенным риском и требующей помощи трех здоровенных мужчин. Сам Фридль был вынужден признать это, оборудовав двухлитровый "Титан" гидравлическим приводом подставки. Конечно, настоящим мужчинам это не нужно, но, балансируя на тяжеловесном звере и пытаясь ногой нащупать подпружиненную боковую подставку, которая норовила все время сложиться, я тут же сверзился. Быть припильленным к земле трехсоткилограммовым мегга-"Мюнхом" — не слишком приятное ощущение. Но только я вновь взобрался на него, тут же обнаружил, что стоит лишь наклонить мотоцикл всего на 20 градусов, как он начинает цеплять подставкой за землю!

Не водите "Мюнх" по извили-

стым горным дорогам со слишком большим энтузиазмом. Потому что дорожный просвет с левой стороны чересчур мал, и при попытке пройти вираж с креном вы сразу же цепляете асфальт. А мотоцикл, как это ни удивительно, вдохновляет вас на подобные подвиги. Он обладает поразительно хорошей управляемостью, несмотря на дурацкое распределение массы и на то, что вы зажаты между седлом и объемным бензобаком. Я ожидал, что переднее колесо на поворотах будет сносить, особенно при прохождении виражей с ускорением, но мотоцикл "пишет" повороты с малым радиусом исключительно хорошо, если дорога идет на подъем. К сожалению, иногда она идет и на спуск, и после четырех крутых поворотов вы осознаете, как опасно неадекватны барабанные тормоза для такого большого, тяжелого и скоростного мотоцикла. Сначала пронзительно визжит передний тормоз, затем ему начинает подпевать задний, потом эта парочка проскальзывает и в конце концов,

окутавшись дымом, вовсе отказывает.

Двигатель на малых оборотах работает очень плавно, позволяя стартовать с ломовой тягой практически с оборотов холостого хода в 1500 об/мин. Но уже с 3500 начинается вибрация, которая все время растет вплоть до красной линии на 7500. Раньше двигатели "Мюнх" не страдали этим недостатком, но теперь на автобане дрожь появляется со 120 км/ч, и при попытке выйти на более высокие скорости подножки превращаются в вибромассажеры. Правда, шум от двигателя весьма мал на любой скорости, если не считать дребезжания цепи распределительного механизма. Но самое ценное качество мотора — беспредельный крутящий момент, который позволяет оставаться на высшей передаче до тех пор, пока вам не придет в голову остановиться. Разгонная динамика скорее ленивая, чем оживленная.

Конечно, хотелось бы научить "Мюнх" менять направление движения более резво, но, с другой



Два мощных амортизатора с обилием хрома — чудесная крепкая немецкая "задница". Если бы таким же крепким и внушительным оказался и задний маятник — было бы прекрасно.

стороны, такая внушительная масса обеспечивает довольно плавную езду по неровной поверхности, несмотря даже на заднюю подвеску с двумя амортизаторами. Короткая база вызывает раскачивание мотоцикла на неровностях, но в целом даже на плохих дорогах он остается чрезвычайно солидным и устойчивым, очень тевтонским и по качеству изготовления, и по своим способностям. Жаль, что восходящая к 60-м годам конструкция шасси не дает полностью эти способности использовать. "Мюнх" предназначен для неторопливого перемещения от одной пивной к другой. Гонки вокруг кафе? Оставим эти забавы итальянцам и их мотоциклам. Настоящие мужчины пьют пиво и ездят по прямой! //

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА MUNCH 1600TTS-E

Двигатель

Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный, с воздушным охлаждением и одним верхним распределительным валом
Диаметр цилиндра/ход поршня	80/76 мм
Рабочий объем	1527 см ³
Степень сжатия	10,5
Максимальная мощность	120 л.с. при 7500 об/мин
Топливная система	механический впрыск топлива "Кугельфишер"
Система зажигания	"Бош", батарейная, с альтернативом мощностью 210 Вт и аккумулятором 12 В/32 А·ч

Трансмиссия

Сцепление	многодисковое, сухое (7/6 дисков)
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	4-ступенчатая

Ходовая часть

Рама	дуплексная, трубчатая
Передняя подвеска	телескопическая вилка "Рикман" с несущими трубами диаметром 41,3 мм
Задняя подвеска	трубчатый маятник с двумя пневматическими амортизаторами SW
Тормоза	барабанные, двухкучлачковые, диаметром 250 мм
Шины и колеса	<u>передние:</u> "Метцелер" 100/90-18 на 3,25-дюймовом колесе, отлитом из электролита <u>задние:</u> "Метцелер" 120/80-18 на 4-дюймовом колесе, отлитом из электролита

Общие данные

База	1410 мм
Угол наклона рулевой колонки	22 градуса
Вылет	102 мм
Масса	277 кг с маслом, но без топлива
Максимальная скорость	235 км/ч
Объем бензобака	30 л + 5 л резерва
Цена	60 000 DM



СТАВЬТЕ НА "ВЕКТРУ" ОТ "ШТАЙНМЕТЦА"

Представьте себе два автомобиля, одновременно стартующих на ровном и длинном участке какого-нибудь европейского шоссе. Слева — раскрашенная в боевые цвета "Вектра", один из лучших легковых гоночных автомобилей класса 2. Справа — с виду обычный семейный седан "Опель-Вектра", от своих собратьев отличающийся лишь незаметной надписью "Штайнметц". Кто из них выиграет скоростную дуэль? Если вы поставите на гоночный "Опель", то скорее всего проиграете. Ведь "скромненький" "Опель-Вектра-Турбо 4x4" после доработки в мастерских фирмы "Штайнметц" может легко заткнуть за пояс практически любого "кузовного" забияку. Для этой цели вполне достаточно 270 "лошадей" и 400 Н·м крутящего момента при 3000 об/мин, позволяющие развивать 260 км/ч и разгоняться до 100 км/ч всего за пять с половиной секунд. Причем "штайнметцевский" "Опель" будет столь же уверенно, как и на прямой, чувствовать себя в поворотах. Чему весьма способствует специальная подвеска, которая понижает центр тяжести автомобиля на 30 мм и обеспечивает оптимальный баланс между безопасной и чрезвычайно комфортной ездой.

Потому в следующий раз, заключая пари, смело ставьте на "Вектру-Турбо 4x4" от "Штайнметца". Не прогадаете.



"ЕСЛИ Я ЗАБОЛЕЮ..."



Дебютировавшее весной 1991 года третье поколение представительских "мерседесов" S-класса поначалу хвалили, верно, по привычке. Вскоре же за техническим совершенством серии 140 начали проглядывать его чрезмерно высокая цена, а главное, внешний вид автомобиля, рассчитанный, как принято говорить, на любителя. Слишком массивный и тяжелый задок, чрезмерное количество архаичного хрома, контрастные цветные накладки создали дисгармонию в облике нового флагмана штутгартской фирмы. Как и следовало ожидать, "любите-

лей" оказалось немного, что привело к снижению спроса. Естественно, "Мерседес-Бенц" стал лихорадочно искать пути разрешения проблемы. Так появились более дешевые, а лучше сказать — менее дорогие модификации 140-й серии, со слегка измененным экстерьером.

И все же по-настоящему решить задачу не удалось. И тогда на помощь штутгартским умельцам пришли старые друзья из "Кениг Спецэлс". Базирующаяся в Мюнхене мастерская занимается доводкой автомобилей "Феррари", БМВ, "Ягуар", "Порше", "Ламборгини". "Мерседес-Бенц" — один из любимых клиентов "Кенига". Может быть, как раз поэтому фирме вполне удалось подлечить штутгартского тяжеловеса, придав ему пропорциональности и законченности. Как ни странно, понадобилось для этого немного, всего лишь выполненные из углепластика новые передний и задний фарбуки, геометрия кото-

рых, правда, рассчитывалась в аэродинамической трубе. Добавляют органичности "Мерседес-Бенцу" и новые колесные диски множества размеров и фасонов.

На этом, разумеется, "Кениг", считающий своим долгом делать мощные и быстрые автомобили пугающе мощными и сверхбыстрыми, не завершил свое врачевание серии 140. И теперь этот двухтонный монстр с 550 лошадиными силами под капотом может нестись со скоростью 300 км/ч и набирать сотню с хода за 5,7 секунд. Не автомобиль, а прямо-таки мечта российского мафиози.

КАК НА НАШИ ИМЕНИНЫ...

Испекли мы каравай. Точно также поступил и итальянский завод "Ламборгини" и к своему тридцатилетнему юбилею "испек" специальную серию из 150 автомобилей модели "Дьябло". Она так и называется — "Спецэл Э디션". Однако "Ламборгини-Дьябло-SE" вовсе не обычное двухместное купе из Модены с юбилейной табличкой на борту. Новый автомобиль на 105 кг легче своего, лишнего эксклюзивности собрата, на 28 л.с. мощнее и быстрее его — 333 против стандартных 325 км/ч.

По меткому выражению американского журнала "Спортс Кар Интернэшнл", "и стандартный "Дьябло" много быстрее возможностей простых смертных". Что уж говорить о серии SE...



● "Ягуар" в будущем модельном году предложит покупателям свою модель XJS с двумя новыми двигателями рабочего объема 4 и 6 литров, а также с другими колесными дисками.

● Абсолютно новый автомобиль под легендарной маркой "Лотос" появится весной 96 года. Ожидается, что английской новинке будет присвоено имя "Клуб Спорт".

● Замена снятого с производства быстро прославившегося купе "Феррари-F40" — модель F130 — должна появиться уже в начале будущего года.