



AMC

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ШВЕДСКАЯ СТЕНКА

НА ПУТИ

К "ЗОЛОТУ"



4

1995

Мотоцикл с ММ



СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

МОТОЦИКЛ



А. КАТКАРТ
Фото К. ОТАНИ



ано или поздно все окупается. Пять лет гоночная команда "Хонды" стремилась вернуть себе титул чемпиона мира в классе 500 см³, и в 1994 году усилия наконец-то увенчались успехом.

Для Мика Дуэна это стало заслуженным вознаграждением за твердость характера, благодаря которой он смог вернуться в гонки после кошмарной аварии, перечеркнувшей в 1992 году его надежды

на почти завоеванный титул. А ведь именно тогда "Хонда" открыла новую страницу в истории шоссейно-кольцевых мотоциклов, представив двигатель "Биг Банг" — изобретение, вскоре скопированное всеми соперниками. В конце концов проиграл лишь бывший спонсор, "Ротманс": решив переключиться на автогонки формулы 1, он поставил все на команду "Вильямс", но Деймон Хилл проиграл Шумахеру. "Ротмансу" веры не хватило...

Оставшийся же практически без спонсоров Дуэни в прошлом сезоне в 14 гонках поднимался на пьедестал, выиграл девять Гран-при — в том числе шесть подряд в середине года — и обеспечил себе титул за три гонки до финиша первенства. Такого мир мотоциклов не знал со времен Агостини и "МВ-Агусти". Но более двадцати лет назад "божественный Аго" и его итальянские "пожарные машины" не имели серьезных соперников. А "Хонда" испытывала жесточайшую конкуренцию со стороны "Сузуки", "Ямахи" и "Кадживы". Четыре первых места по итогам чемпионата принадлежали гонщикам четырех разных заводских команд.

Всего для сезона 1994 года было построено десять мотоциклов "Хонда-NSR500" — по два для каждого гонщика и еще два для испытаний. Все они были совершенно идентичны, что лишь подчеркивает не только мастерство Мика, но и усилия, предпринятые "Хондой" для возвращения чемпионского звания. Во время испытания машины Дуэна на трассе "Сузука" я смог убедиться в плодотворности этих усилий.

На первый взгляд "Хонда-NSR500" очень похожа на свою старшую сестру образца 1993 года, но чуть лучше. Однако близкое знакомство с чемпионской машиной убедило меня в том, что сказать так — значит ничего не сказать. "Конечно, наша цель — выиграть первенство мира, — говорил мне ведущий инженер проекта NSR500 Сигеру Хаттори, — и прекрасно, если мы ее достигнем. Но немаловажная часть нашей гоночной программы — развитие новых конструкторских решений. Когда и здесь мы добиваемся успеха, это вдвойне прекрасно! Наибольшее же удовлетворение наступает тогда, когда победу приносят новые технические концепции, как получилось в этом году. Из всех наших соперников таким подходом в наибольшей степени обладает "Каджива", которой все мы восхищаемся. Нам будет очень жаль, если слухи о том, что она собирается покинуть гонки "Гран-при", окажутся правдой".

На практике такой двойной подход к мотоциклам означает, что "Хонда" сочетает эволюцию с революцией, рациональное — с радикальным. В конструкцию NSR500 постоянно вносятся улучшения. Для сезона 1994 года двигатель был адаптирован к использованию бензина со сниженным октановым числом, в свете последних требований ФИМ. Изменилась форма пяти перепускных и двух выпускных окон цилиндра, установлены новые выпускные трубы, увеличено опережение зажигания (хотя это достигается простым перепрограммированием процессора), улучшена форма впускного тракта. Немало поработали конструкторы и над воздухозаборником, чтобы улучшить поток воздуха к двухкамерным

карбюраторам "Кейхин" с диаметром диффузора 36 мм — в отличие от своих соперников "Хонда" не использует карбюраторы с разным диаметром диффузора для скоростных и медленных трасс.

Все это — так сказать, эволюция, а революционные изменения произошли в трех направлениях. Во-первых, новый вариант системы впрыска топлива PGM-Fi, которую Синичи Ито использовал в 1993 году. Во-вторых, компьютеризированная "думающая" подвеска, созданная совместно с фирмой "Шова". "Это даже не полуактивная, — сказал Хаттори, — а первый шаг к "думающей" пассивной системе". Она позволяет характеристике заднего амортизатора изменяться автоматически в зависимости от характера конкретного участка трассы на основе программы, составленной с использованием телеметрических данных. И наконец — система впрыска воды.

Правда, последняя ко всеобщему изумлению была использована лишь в последней гонке сезона в Барселоне, когда титул был уже в кармане. Больше того, на мотоцикле Дуэна была опробована лишь система впрыска топлива, а не "думающая" задняя подвеска, от использования которой он предпочел воздержаться. Тем не менее, если учесть прошлогодние ограничения в конструкции автомобилей формулы 1, сделанные во имя безопасности и удешевле-

ния гонок, можно с уверенностью сказать, что гоночная 500-кубовая "Хонда" — самая совершенная и сложная гоночная машина, вне зависимости от числа колес. Ведь именно в ней для улучшения динамики использованы все возможные механические и электронные "искусства". На фоне NSR500/94 даже "Вильямс" или "Бенеттон" выглядят не столь уж "навороченными".

Тем более удивителен вывод, который я сделал, испытав мотоцикл Дуэна на гоночной трассе. По своему поведению машина оказалась очень похожей на сверхмощные серийные дорожные мотоциклы — куда ближе к обычному "дорожнику", чем автомобиль Ф1 к вашему "Фольксвагену-Гольф-GTi". Спасибо за это следует сказать не только колдунам из "Хонда Рэйсинг Корпорейшн", но и Мику Дуэну, убедившему "Хонду" максимум усилий направить на достижение отличной управляемости, а не мощности любой ценой. Фактически были достигнуты обе цели: хотя применение нового бензина поначалу привело к падению максимальной мощности, уже к середине сезона "Хонда" восстановила прежнее значение, а затем и превзошла его. В 1993 году карбюраторный вариант NSR500 развивал впечатляющие 184 л.с. на выходном валу коробки передач. Год спустя, несмотря на применение топлива с пониженным октановым числом,

он выдает, по словам Хаттори, более 185 л.с. при 12500 об/мин (по неофициальным данным 187 л.с.).

Понятно, что и максимальная скорость не уменьшилась. После операции Мик поначалу не мог прятать поврежденную ногу за обтекателем, и из-за повышенного аэродинамического сопротивления развивал скорость на 7 км/ч меньше, чем Дарил Битти на такой же "Хонде". А теперь на трассе в Хоккенхайме "более обтекаемый" Дуэни показал 316,6 км/ч — по сравнению с 318 км/ч Битти в предыдущем сезоне. Не намного меньше, чем фантастические 321 км/ч — результат Ито на машине с впрыском топлива в 1993 году.

Инженеры "Хонды" добились и более плавного прироста отдачи мощности, а также повышения ее на малых и средних оборотах двигателя, что важно для улучшения динамики разгона — область, в которой "Сузуки" имела явное превосходство, — и управляемость. Результат получился впечатляющим: ни один мотоцикл из тех, на которых я ездил, не имел такого огромного запаса мощности. И который, добавлю, можно с такой легкостью использовать.

Двигатель "Хонды" обнаруживает прекрасную тягу уже с 6000 об/мин, затем мощность растет почти линейно до





13500 об/мин, и мотор можно переключить еще на 1000 об/мин, прежде чем мощность начнет падать. Небольшой "подхват" при 11000 об/мин позволяет поднимать мотоцикл на дыбы даже на четвертой передаче. Но двигатель настолько тяговит, что можно переключать передачи уже при 10000 об/мин, чтобы не терять сцепления с трассой. Подбор передаточных отношений для шестиступенчатой коробки передач стал гораздо легче, чем раньше, поскольку улучшенная характеристика двигателя в диапазоне средних оборотов и особенности отдачи "Биг Банга" делают не столь важным, на какой именно переда-

че вы входите в поворот. В этом отношении четырехтактный superbike "Хонда-RC45" куда более требователен. Чтобы держать его двигатель в наивыгоднейшем диапазоне, вы должны для каждого поворота точно выбирать передачу. Так что 185-сильный двухтактный мотоцикл Гран-при оказался более послушным, чем лучший superbike!

Новый воздухоприемник позволяет поддерживать давление во впускном тракте чуть выше атмосферного. И это обстоятельство также способствует тому, что "Хонда" остается самой быстрой "пятисоткой". Дополнительный прирост мощно-

сти обеспечивает и система впрыска воды, опробованная в последней гонке сезона 1994 года. По словам Хаттори, она особенно эффективна на малых и средних оборотах, обеспечивая прирост примерно 10 л.с. в диапазоне от 8000 до 10500 об/мин. Форсунки для впрыска воды установлены в переходных патрубках между цилиндрами и выпускными трубами. За счет впрыска воды снижается температура выпускных газов и изменяется волна давления в трубе. Это равносильно удлинению самой трубы и повышает отдачу двигателя на низких оборотах. "Мы можем воздействовать на кривую мощности, изменяя момент впрыска, продолжительность впрыска и даже количество впрыскиваемой воды — все это контролируется компьютером, — сказал Хаттори. — Так что мы можем изменять характер кривой в любой нужной нам точке".

Впрыск воды — не новость, но именно "Хонда" первая применила его в мотогонках "Гран-при". Дополнительные преимущества этой системы — уменьшаются потери свежего топливного заряда через выпускные окна, что в свою очередь уменьшает расход бензина и снижает долю вредных выбросов. Так что впрыск воды поможет сделать двухтактные двигатели более экологичными, в особенности в сочетании с впрыском топлива.

Правда, в 1994 году Ито на таком мотоцикле участвовал лишь в первой гонке сезона, в Малайзии. "Динамика мотоцикла, оборудованного впрыском топлива, не лучше, нежели у карбюраторного варианта, — сказал Хаттори. — Но мы понимаем важность этой системы для будущего

двухтактных двигателей. Они легче, дешевле в изготовлении и более просты в эксплуатации, чем четырехтактные. Однако "двухтактники" более прожорливы и менее экологичны. А потому мы продолжаем работать над впрыском топлива, учитывая возможность его более широкого использования в будущем". Так что не говорите, что двухтактные гоночные мотоциклы не оказывают никакого влияния на развитие обычных мотоциклов. Может быть, когда система впрыска топлива PGM-Fi вновь объявится на сцене, "Хонда" даст ей зеленый свет не только в гонках.

Конечно, нет смысла увеличивать мощность, если вы не можете полностью ее использовать. Именно этой задаче были посвящены усовершенствования в конструкции рамы и подвесок





ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА HONDA NSR500

Двигатель

Тип	четырехцилиндровый, V-образный, с углом развала 112°, двухтактный, с жидкостным охлаждением и мощностным клапаном с компьютерным управлением
Диаметр цилиндра/ход поршня	54/54,5 мм
Рабочий объем	499 см³
Максимальная мощность	более 185 л.с. при 12500 об/мин (на коробке передач)
Карбюраторы	4, "Кейхин", двухкамерные, с диаметром диффузора 36 мм и датчиком электронного мощностного клапана
Зажигание	электронное, конденсаторное, программируемое

Трансмиссия

Коробка передач	шестиступенчатая, с быстроизвлекаемыми валами
Сцепление	многодисковое, сухое

Ходовая часть

Рама	диагональная, из штампованных алюминиевых элементов
Передняя подвеска	перевернутая телескопическая вилка "Шова", с углепластиковыми втулками, диаметр несущей трубы 43 мм
Задняя подвеска	алюминиевый маятник, рычажный механизм "Про-Линк", амортизатор "Шова" и пружина из титана
Передний тормоз	"Брембо", два углепластиковых диска диаметром 290 мм с четырехпоршневыми скобами HRC, один вентилируемый стальной диск диаметром 196 мм с двухпоршневой скобой
Задний тормоз	"Мишлен", радиальные, спереди 12/60-17, сзади 18/67-17
Шины	

Общие данные

Сухая масса	131 кг
Распределение массы по колесам	55/45%
База	1405 мм
Угол наклона рулевой колонки	22,5 градусов
Вылет	95 мм
Максимальная скорость	317 км/ч (Хоккенхайм)

зает необходимости в устройстве для скоростного переключения передач. "Хонда", вообще-то, впервые применила его лишь в 1994 году, последней из всех гоночных команд. Видимо, из-за усложненной конструкции коробки передач и V-образного четырехцилиндрового двигателя с одним коленвалом и углом развала 112°. На моем же мотоцикле такого устройства не оказалось, потому что Дуэн не видит в нем нужды. Что же — позволю себе не согласиться с мазэстро. На собственном опыте участия в гонках я убедился: "скоростной переключатель" не только экономит время, но и позволяет во многих ситуациях увереннее контролировать мотоцикл — ведь вашей правой руке не надо крутить ручку газа при переключении. Так что, Мик — попробуй! Как бы то ни было, переключение передач на мотоцикле 1994 года стало гораздо более плавным.

Поездка на чемпионской "Хонде" привела меня в уныние и смирение. Смирение, ибо я понял — не в моих силах критиковать эту машину. Мик Дуэн может требовать чуточку лучшего ускорения за счет несколько меньшей максимальной скорости, но для меня NSR500 — само совершенство: ни один мотоцикл, на котором я ездил раньше, не был столь быстроходен и при этом столь послушен. Но почему же уныние? Да посудите сами: "Сузуки" 1994 года была явно хуже, чем чемпионский RGV-Г 1993 года, "Ямаха" выставляет машину по сути трехлетней давности с форсированным мотором, а "Каджива" вообще собирается выйти из игры. Так что же, результат нынешнего сезона в "королевском" классе уже известен? Весьма возможно. Во всяком случае, "Хонда-NSR500" — лучший в мире мотоцикл. /



И ПОБЕДИТ



Эндрю Коуэн, шеф команды "Мицубиси-Раллиарт" имел все основания для бурной радости — впервые его питомцы стояли на двух высших ступенях пьедестала почета этапа чемпионата мира, а Томми Мякинен и "Мицубиси" вышли в лидеры в общем зачете первенства. Но глаза немолодого седовласого шотландца, победителя марафона "Лондон—Сидней", были полны печали.

— Здесь в Швеции мне пришлось принять самое тяжелое решение в моей раллийной карьере, — признался Коуэн после финиша. — Я — спортсмен, но еще и деловой человек, и несу полную ответственность перед японской фирмой за выступления команды...

ЕЛЫЙ СУДЯТ

С. НЕЧАЮК





Только благодаря удачному стечению обстоятельств "тойоты" смогли занять места с третьего по пятое.

водство команд не решилось. Так, впервые в Швецию пожаловали все сильнейшие раллисты планеты, а многие из них оказались в забытой ими роли дебютантов.

Победитель "Монте-Карло" нынешнего года, испанец Карлос Сайнс, во время ознакомления с трассой даже повесил на свой "Субару" табличку "За рулем ученик". Франсуа Делекур признался, что прежде уже бывал в Швеции на ралли, но в качестве водителя открывающего экипажа. А Бруно Тири вспомнил, как в 1985 году приезжал сюда просто зрителем.

Положение дебютантов осложнялось еще и тем, что действующий регламент фактически запрещает предварительные серьезные тренировки.

— У них практически нет никаких шансов против нас, скандинавов. Мы знаем здесь каждый метр трассы, — без тени бахвальства заметил 49-летний швед Стиг Бломквист. Семикратный победитель шведского ралли, одиннадцать раз выигравший этапы мирового первенства — его наняла команда RAS-"Форд", чтобы хоть отчасти компенсировать недостаток опыта у Тири и Делекура.

С мнением ветерана были согласны и сами "новички". Сайнс, например, признался в том, что третье место — предел его мечта-

Знающие о морозах не понаслышке шведы нарекли окрестности городка Карлстад Вармландом, то бишь Теплой землей. И в самом деле, как еще назвать место, где в разгар зимы столбик термометра редко когда опускается ниже десяти градусов холода. А вот теплолюбивые латиняне, приехавшие сюда на этап чемпионата мира и увидевшие метровые сугробы и обледенелые дороги, сочли такое название проявлением своеобразного юмора викингов.

Впрочем, раллисты — народ оптимистичный по натуре, и они быстро нашли положи-

тельные стороны в непривычной для многих обстановке: дескать, лучше врезаться в сугроб в Швеции, чем свалиться с горы в Греции.

Шутки шутками, но шведское ралли действительно столь разительно отличается от других состязаний мирового первенства, что ведущие команды предпочитали приглашать для участия здесь не своих традиционных лидеров, а местных, скандинавских пилотов. Однако ныне, когда количество этапов сократилось до восьми, лишая своих лучших гонщиков возможности собрать пусть даже скромный урожай очков, руко-



Загадочная болезнь одолела в Швеции машины "Субару" — ни одна из них не добралась до финиша.

Машины открытия организаторы доверили опытным гонщикам. Одной управлял Бьерн Вальдегаард со своим сыном Матиасом, другой — экс-пилот "Пежо" Калле Грюнделл вместе с Бруно Берглундом, бывшим штурманом Ватанена.

После "Португальского ралли" состоится совмест-

ний, а если он финиширует пятым — это будет очень хороший результат.

Наибольший опыт среди гонщиков-южан имел здесь Дидье Ориоль, но и у него не было поводов для приятных шведских воспоминаний. В 1993 году француза, лидировавшего в соревновании, дисквалифицировали за то, что он получил из посторонних рук банку с маслом в зоне, где было запрещено техническое обслуживание.

Однако, вопреки ожиданиям, гонка началась не так уж плохо для латинян. Ориоль вместе с Мякиненем выиграл первый доп, а Сайнс показал лучшее время на втором. Ед-

ва в душах гостей стал рождаться робкий оптимизм, коварная трасса напомнила о себе. На четвертом спецучастке улетели в сугроб Сайнс, Ориоль и даже ас скользких дорог Канкунен. Потребовалось вмешательство зрителей, чтобы эти трое смогли продолжить борьбу.

Делекур, похоже, решил "собрать" все шведские ямы, и так преуспел в этом, что изрядно разрегулировал передний мост своего "Форда".

— Я все же постараюсь приехать "в очках", — скромно пообещал француз.

Еще менее притязателен в своих намере-

ниях был Тири, зацепивший сугроб на первом допе и вылетевший с трассы на шестом: "Теперь я попробую найти такой ритм гонки, который позволит мне ехать достаточно быстро без особого риска".

А царствовали на дистанции, к удивлению многих, два пилота "Мицубиси" — Кеннет Эрикссон и Томми Мякинен. По-настоящему им сопротивлялись, пожалуй, только победитель "Швеции-94" Томас Радстрем, ангажированный "Тойотой" специально на этот этап, и шотландец Колин Мак-Рей на "Субару", пока того не подвел мотор.

2 этап Ралли "Швеция"

10—12 февраля, 1628/501 км, 25 СУ

1. К.Эрикссон—С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evo II	A 4:51.27
2. Т.Мякинен—С.Харьянен	SF	Mitsubishi Lancer Evo II	A—00.12
3. Т.Радстрем—П.Бакман	S	Toyota Celica GT4ST205	A—01.07
4. Ю.Канкунен—Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4ST205	A—02.18
5. Д.Ориоль—Б.Оселли	F	Toyota Celica GT4ST205	A—02.20
6. Б.Тири—С.Преве	B	Ford Escort RS Cosworth	A—05.31
7. С.Бломквист—Б.Меландер	S	Ford Escort RS Cosworth	A—06.49
8. Т.Янссон—И.Алгерстедт	S	Toyota Celica Turbo 4WD	A—08.02
9. А.Шварц—К.Викс	D	Toyota Celica GT4ST205	A—09.45
10. К.Баклунд—Т.Андалссон	S	Mitsubishi Lancer Evo II	N—12.44
12. П.Ован—Й.Олссон	S	Opel Astra GSi	F2—18.07

Сопк. Причина:
СУ:

9 К.Сайнс—Л.Моля	E	Subaru Impreza	A мотор
12 Ф.Делекур—К.Франсуа	F	Ford Escort RS Cosworth	A мотор
19 К.Мак-Рей—Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A мотор
19 М.Юнссон—Й.Юнссон	S	Subaru Impreza	A мотор

Лидеры: 1СУ — Ориоль и Мякинен; 2СУ — Мякинен; 3—4СУ — Эрикссон; 5СУ — Эрикссон и Мякинен; 6СУ — Мякинен; 7СУ — Мякинен и Эрикссон; 8СУ — Эрикссон; 9СУ — Мякинен; 10—18СУ — Эрикссон; 19—24СУ — Мякинен; 25СУ — Эрикссон. Победители СУ: Мякинен — 10; Эрикссон — 7; Канкунен — 3; Мак-Рей, Радстрем, Янссон, Ориоль — по 2; Сайнс и Бломквист — по 1. Стартовало: 95 экипажей. Финишировало: 49.

Личный зачет: 1. Мякинен — 25 очков; 2. Канкунен — 22; 3—4. Сайнс и Эрикссон — по 20; 5. Делекур — 15; 6. Тири — 14; 7. Радстрем — 12; 8. Ориоль — 8; 9. А.Агини (I) — 6; 10—11. Раньотти (F) и Бломквист — по 4. Командный: 1. Mitsubishi — 100; 2. Ford — 75; 3. Toyota — 71; 4. Subaru — 46. Чемпионат мира F2: 1. GM — 89; 2. Renault — 65; 3. Peugeot — 37; 4. Skoda — 33; 5. Ford — 21; 6. FIAT — 20; 7. Nissan — 18; 8. VW — 13; 9. Citroen — 8. Кубок ФИА по гр. N: 1—2. Баклунд и Ф. Камандона (CH) — по 13; 3—4. И.Хольдерид (D) и С.-О.Валфридссон (S) — по 10.



ное совещание президента ФИА Макса Мосли и Ассоциации производителей, выступающих в ралли (WRTA) по поводу целесообразности новых требований к организации сервиса в ходе состязаний.

Алекс Фьорио будет управлять третьим "Фордом" команды RAS в Португалии, Новой Зеландии и Австралии.

Такое редко случается в состязаниях чемпионата мира. Тем более со столь

опытным штурманом, как Бенни Меландер. Запутавшись в расчетах, напарник Бломквиста отметился на одном из КВ на четыре минуты раньше срока.

Хорхе Рекальде, возможно, переседет с "Мицубиси" группы N на "Тойоту", чтобы участвовать в "Сафари".

Последний раз Кеннет Эрикссон побеждал в состязаниях мирового первенства в 1991 году, и тоже у себя дома.

Победа Эрикссона стала первой для "Мицубиси" на этапах чемпионата мира после успеха Кенджири Шинозуки в 1992 году на ралли "Бандама" в Кот д'Ивуаре.

В Швеции впервые в сезоне вышла на старт в формуле 2 команда "Шкода", прошлогодний победитель Кубка ФИА в этой категории. Экипаж Эмиля Тринера занял 23 место, а Павла Шиберы — 25-е. В зачете F2 они оказались соответственно пятым и шестым. Оба выступали на "Фели-

История ралли знает немало случаев, когда в ход состязаний вмешивались хозяева команд, решая тем самым судьбу своих подопечных. Вот лишь два наиболее памятных эпизода.



1987
Чезаре
Фьорио

На ралли "Монте-Карло" шеф команды "Лянча" Чезаре Фьорио, по согласованию с гонщиками — Юхой Канкуненом и Мики Биазоном, придумал разрешить внутренний спор двух лидеров гонки необычным способом. Кто выиграет спецучасток "Турины" — тому и быть победителем. Первым оказался итальянец. А финну пришлось на одном из следующих допов стоять почти минуту, чтобы пропустить вперед Мики, который проигрывал ему 49 секунд.



1989
Жан
Тодт

Проще поступил во время рейда "Париж—Дакар" патрон "Пежо" Жан Тодт. Когда до финиша оставалось еще 2300 км, а преимущество двух его гонщиков Ари Ватанена и Жаки Икса над ближайшим соперником составляло более двух часов, он просто подкинул в воздух десятифранковую монету. Счастье улыбнулось Ари.



1995
Эндрю
Коуэн

Кстати, по той же причине вынуждены были сойти с дистанции и два товарища Колина по команде — Сайнс и Юнссон. Причем, каждый раз симптомы "болезни" были одинаковы — резкое падение давления масла.

Не в восторге от своих новых "селик" были и гонщики "Тойоты". Похоже, недостатки в подготовке двигателей, которые наглядно проявились еще в Монако, изжить пока не удалось.

— На высоких режимах мотор просто захлебывается, — сетовал Ориоль. — А здесь, в Швеции, где, к слову, разрешены большие, чем в "Монте-Карло" шипы, быстрых мест очень много. Тут-то мы и проигрывали конкурентам.

Радстрем, видимо, с досады, что не может настичь двух лидеров, был еще более резок, сравнив "Селику-GT4" с машинами группы N.

Как бы там ни было, но на последнем регруппинге в Торсби, когда впереди участников ждало еще целых одиннадцать допов, стало ясно, что победа достанется либо Эрикссону, либо Мякинену.

Их дуэль была поистине захватывающей. Разрыв между двумя гонщиками до этой поры никогда не был велик, а к Торсби он сократился до одной секунды. Впереди был Кеннет. В таких случаях принято говорить — символическое преимущество. Но никто тогда не догадывался, что эта секунда окажется воистину символической.

Ночью перед решающим броском к финишу шведы предсказывали снег. И он пошел, укрывая трассы спецучастков белым покрывалом. Идти по дистанции первым в таких условиях означало обречь себя на роль снегоуборочной машины, неминуемо проигрывая тем, кто едет сзади. Выпала эта ноша на долю Эрикссона. Не удивительно, что Мякинен с самого первого допа заключительного этапа вышел в лидеры, и с каждым спецучастком увеличивал отрыв от товарища по команде. Перед последним СУ он достиг 43 секунд! Казалось, игра сделана.

И тут произошло то, о чем еще долго будут вспоминать участники событий. За пятьсот метров до финиша Мякинен остановился и простоял целую минуту на обочине. Медперсонал скорой помощи, находившийся неподалеку, даже бросился к машине Томми, полагая, что с ним что-то случилось. Но финн, как потом выяснилось, просто выполнял указание Коуэна пропустить вперед Эрикссона. Оказывается, еще в Торсби шеф

"Мицубиси" во избежание "братоубийственной войны" приказал своим гонщикам остаться на прежних позициях. Впереди же в одной секунде (!) был Кеннет.

Несомненно, подобные ситуации возникают время от времени в разных командах, но всегда они оставляют горький осадок. Тем более, если разыгрываются так театрально, как это сделал Мякинен.

Коуэн скажет потом, что не говорил Томми, как конкретно он должен исполнить указание, и тот сам выбрал наиболее обидный для товарища по команде, который к тому же боролся со свежим снегом, способ.

Мякинен так объяснил свой поступок:

— Я не могу ехать не в полную силу. Боюсь утратить сосредоточенность. Но если мне приказали уступить первое место, я его уступлю в интересах команды.

Ясно, что в самое неудобное положение попал Эндрю Коуэн, которому журналисты буквально не давали прохода.

— Два наших экипажа были безоговорочными лидерами. В таких условиях битва между ними сопряжена с огромным риском для команды, — оправдывался шотландец. — А нам очень нужна была двойная победа, чтобы попытаться уговорить руководство японской фирмы изменить планы и направить в Португалию хотя бы одного Мякинена. И Томми согласился со мной. Я сам в прошлом гонщик, и знаю, насколько тяжело это было для него. Дорого бы я дал, чтобы тогда впереди оказался Мякинен, ведь он — наш ведущий раллист. Когда же в пять часов утра пошел снег, я был просто в отчаянии.

Эх, не зря говорят: "Не делай добрые дела, не наживешь себе врага". Ответом из Японии на победную реляцию шотландца было подтверждение неучастия в ралли "Португалия" и сообщение... об отставке с поста шефа команды. Новым директором был назначен 49-летний англичанин Фил Шорт, некоторое время работавший у Уве Андерссона. Причина? Оказывается, Коуэну надо поправить здоровье и отдохнуть несколько месяцев.

Неожиданный отклик история, которую успели окрестить "Делом "Мицубиси", получила в кругах финских букмекеров, принимавших ставки на результаты шведского ралли. Они назвали решение команды "Мицубиси" антиспортивным актом, противоречащим морали и этике. И заявили, что впредь не будут организовывать тотализатор в соревнованиях по ралли.

ции-кит-кар", но Шибера с двигателем 1500 см³, а Тринер — 1300.

Машины "Мицубиси" всю гонку проехали на шинах "Мишлен". "Тойота" и "Форд", кроме "Мишлена", использовали покрышки шведского производства, а "Субару" — только "Пирелли".

Еще до своей отставки Эндрю Коуэн пообещал, что на Корсике появится новая версия "Мицубиси-Лансер". Более лег-

кая, с измененной подвеской и 18-дюймовыми колесами, как у главных конкурентов.

Победитель шведского ралли Эрикссон показал среднюю скорость на спецучастках 103 км/ч. На прямых отрезках машины лидеров мчались быстрее 200 км/ч.

В нынешнем году ралли "Швеция" проводилось в 44-й раз.



ИСКУССТВО

Тот, кто хоть единожды видел конвейер сборочного цеха отечественного автомобильного завода, едва ли забудет это зрелище — шум, грязь, люди в промасленных комбинезонах...

Чистый махровый коврик, кристально-чистый пол, инженеры в вылизанной одежде, экзотические пальмы в пластмассовых кадках, фотографии в дорогих рамках на стенах — все это тоже сборочный цех, конвейер предприятия, занимающегося серийным производством автомобилей. Дело лишь в том, что здесь собираются совсем не ЗАЗы или ГАЗы, и даже не "опели" и "форды". На этом предприятии ведется сборка одной единственной модели — "Мак-Ларен-Ф1".

Шумно дебютировавший два года назад суперкар с самого своего рождения заставил восторженно охать и специалистов, и любителей. Удивительно? Едва ли. Ведь команде под руководством отставного гения формулы 1 Гордона Марри удалось сделать вещь по-настоящему уникальную, которую скорее можно назвать произведением искусства, нежели обычной механической поделкой.

Где, скажите, вы видели серийную легковую машину, чьи кузов и шасси практически полностью выполнены из композитных материа-



НА КОНВЕЙЕРЕ

М. МЕДВЕДЕВ
Фото Т. ФЛАША

лов? Кто еще может похвастать специальным вентилятором, отсасывающим воздух из-под днища, создавая тем самым "граунд-эффект" (помните, Марри применил в 1976 году нечто подобное на "Брэдхэме"?). Попробуйте порыться в памяти и вспомнить "легковушку", развивающую максимальную скорость в 370 км/ч и менее чем за три с половиной секунды набирающую сотню на спидометре. Может ли какая-нибудь другая автомобильная фирма мира встроить в каждую свою модель компьютерную связь с заводом-изготовителем, где в случае чего могут выявить неполадку, и при необходимости срочно самолетом выслать механика в любую точку света? Кто еще изготовит для клиента масштабную модель его будущего "Мак-Ларена", чтобы удостовериться, доволен ли он окрасом автомобиля?

Поистине уникальна и цена "Мак-Ларена-F1" — порядка миллиона долларов. По этому показателю с творением Марри мог бы соперничать лишь "Ягуар-XJR15", который, однако, не выпускается.

А вот F1 стоит на потоке с января 1994 года. Подразделение "Мак-Ларен Интернэшнл" — "Мак-Ларен карз" ежемесячно выпуска-

ет три экземпляра из трехсот запланированных. Да, именно экземпляра, потому как производство искусства по другому пересчитывать нельзя.

Каждая деталь "Мак-Ларена-F1" хранит на себе отпечаток ручной работы специалиста компании, причем обязательно британца, иностранцев тут не держат. Будь-то кнопки управления светом и звуковыми сигналами, аккуратно спрятанные за спицами рулевого колеса, или выполненные из титанового сплава педали сцепления, акселератора и тормоза. Рычаг переключения передач — и тот отличается тщательно продуманным дизайном и придирчивой аккуратностью исполнения, присущей конторе Рона Денниса.

Но разве может быть другим автомобиль, который претендует называться не только самым быстрым, самым красивым и самым дорогим в мире, но который еще, по мнению своего создателя, должен расширить границы автомобильного дизайна? ▀

Редакция благодарит за содействие в подготовке материала отдел прессы посольства Великобритании в Москве.

РОМАНТИКА НА НАУЧНОЙ ОСНОВЕ

А. МЕЛЬНИК



День обещал быть солнечным и теплым. А потому уже с раннего утра вокруг автогоночной трассы в окрестностях Реймса собирались толпы празднично одетых людей. Большинство французских болельщиков крепко надеялись на победу своих земляков — Жана Бера, Луи Розье, и, особенно, Робера Манцона и Мориса Тринтиньяна. Ведь последние двое выступали за сильную итальянскую команду «Скудерия Феррари» и имели, следовательно, все шансы добыть Гран-при Франции.

Однако у самого Энцо Феррари настроение было отнюдь не праздничным. Впервые за четыре года, — а в последний раз такое случилось именно здесь, в Реймсе, в июле 1950-го — ни одна из алых машин с черным жеребцом на эмблеме не стояла в первом ряду старто-

вого поля. Но даже не это тревожило «Коммандаторе» больше всего. Самые быстрые минуты в квалификации показали Хуан-Мануэль Фанхио и Карл Клинг на «мерседес-бенцах». Аргентинец почти на двенадцать секунд улучшил рекорд трассы, пройдя круг со средней скоростью 200 км/ч. Опасный симптом — Феррари слишком хорошо помнил события двадцатилетней давности. Немецкие гоночные машины вот так же, как сейчас, «пришли, увидели и победили» и французов, и итальянцев. Неужели теперь повторится история тридцатых годов?

«Старый хозяин» тревожился не зря. Хотя «Даймлер-Бенц» и понес во время мировой войны значительный урон, хотя и не мог теперь концерн рассчитывать в автоспорте на государственную поддержку, тем не менее руководство фирмы уже в 1952 году решило — «сереб-

ряные стрелы» вновь будут сильнейшими на гоночных трассах мира.

Центральное конструкторское бюро в Штутгарт-Унтертуркхайме, которое возглавлял Ханс Шеренберг, энергично взялось за работу. Шасси конструировал Людвиг Крауз, двигатель — Ханс Гассман, непосредственно постройкой машин и подготовкой их к гонкам занимался Вальтер Костелецки. Мозгом же всей операции был директор экспериментального отдела доктор Рудольф Уленхаут. Тот самый, что до войны возглавлял гоночное отделение концерна.

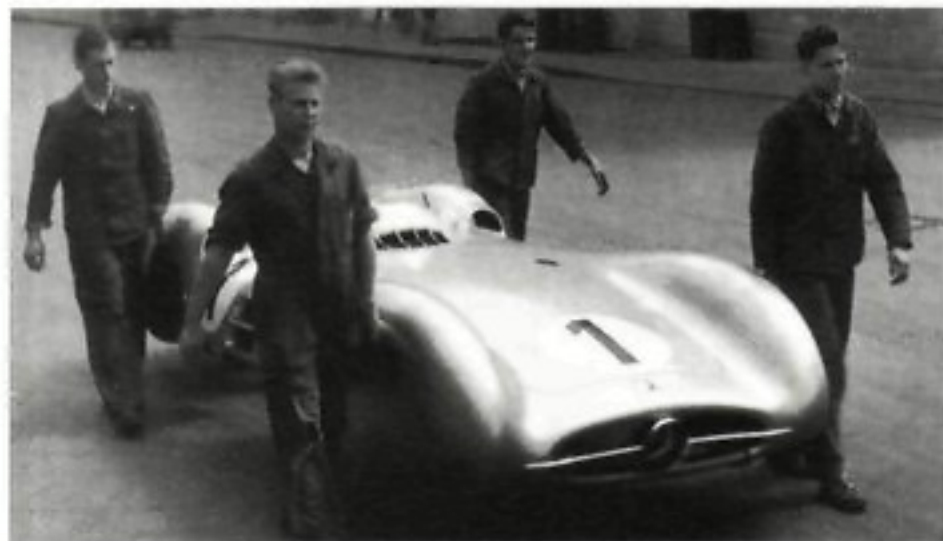
В общей сложности над возвращением «Мерседес-Бенца» в мировую гоночную элиту трудилось двести конструкторов, инженеров, механиков. Кроме того, на них работали еще три сотни рабочих высшей квалификации. Даже сейчас эти цифры не могут не впечатлять,

а сорок лет назад и вовсе казались баснословными.

Но немцы знали, что делали. С первого января 1954 года вступала в силу новая формула 1. Рабочий объем безнаддувных двигателей она ограничивала 2000—2500 см³, а в случае применения нагнетателя — 500—750 см³. По сути дела, впервые после войны появились настоящие новые технические требования к автомобилям Гран-при, ориентированные на создание оригинальных конструкций. А потому всякий, кто рассчитывал на успех в чемпионате мира, должен был строить новую машину, не ограничиваясь переделками двухлитровых автомобилей, оставшихся в наследство от предыдущих сезонов.

Основой нового «Мерседес-Бенца-W196» стала пространственная ферма из стальных труб диаметром 25 мм. Уленхаут никогда не

Для первых двух Гран-при, в которых участвовала команда «Мерседес-Бенца», Альфред Нойбауэр выбрал обтекаемый кузов. В дальнейшем — в зависимости от характеристик различных трасс — на W196 использовали и кузов с открытыми колесами, варьировали базу — от 2350 до 2150 мм, применяли вынесенные внутрь кузова или смонтированные в ступицах тормоза. 290-сильный мотор (Ø 76x68,8 мм, 2496 см³) этой машины стал последней успешной 8-цилиндровой рядной гоночной конструкцией. Немало этому способствовала одна из первых надежных и работоспособных систем впрыска топлива «Бош».





«Э. Кастеллотти, Х.-М.Фанхио и П. Коллинз на "Лянчах-D50A" лидируют в Гран-при Франции 1956 года.

скрывал, что толчком к ее созданию послужила конструкция Данте Джакозы, примененная в 1946 году на «Чизиталии-D46». Ажурная трубчатая «клетка» была спроектирована так, чтобы ни один из ее элементов не работал на изгиб, а лишь на сжатие и растяжение. В результате рама W196 весила 36 кг против 70,4 кг довоенной модели W154, обладая при этом вдвое большей жесткостью.

Не только конструкция несущей фермы, но и подвеска — спереди торсионная, на поперечных треугольных рычагах с телескопическими амортизаторами и задняя типа «де Дион», — а также вынесенные внутрь кузова барабанные тормоза и даже расположение мотора работали для достижения одной цели — улучшения управляемости.

Двигатель — 8-цилиндровый, рядный с двумя верхними распределительными валами в головке, десмодромным клапанным механизмом и непосредственным впрыском топлива — наклонили на 53 градуса вправо. Этим удалось не только добиться снижения высоты капота. Карданный вал сместился на 205 мм влево от продольной оси машины, давая возможность опустить сиденье гонщика и снизить центр тяжести до невероятных по тем временам 312 мм.

Подстать внутренностям автомобиля, разработанным на строгой научной основе, получилось и его

платье. Форма кузова определялась тщательными исследованиями. Модель машины в одну пятую натуральной величины продували в аэродинамической трубе университета в Зиндельфингене. В конечном счете выбрали два варианта кузова — полностью обтекаемый и обычный для машин Гран-при, с открытыми колесами.

Четыре месяца — с марта по июль — продолжались испытания. Высшее руководство концерна требовало от Уленхаута, Костелецки и менеджера гоночной команды Альфреда Нойбауэра победы, а значит автомобиль должен был быть подготовлен на все сто процентов. Из-за этого пришлось даже пропустить первые этапы чемпионата мира в Аргентине и Бельгии. Мало того — стремясь уж наверняка растоптать соперников, Нойбауэр призвал под свои знамена экс-чемпиона мира Фанхио, который наряду с Альберто Аскари был тогда одним из лучших пилотов мира.

Зато в Реймсе «Мерседес-Бенц» появился во всеоружии. К полному разочарованию местных болельщиков и в подтверждение опасений Энцо Феррари возвращение «серебряных стрел» прошло триумфально — Фанхио и Клинг за-

«Феррари-625» с рядным 4-цилиндровым двигателем рабочим объемом 2498 см³ и мощностью 240 л.с. при 7000 об/мин сумел добиться двух побед в Гран-при в 1954—1955 годах. Но лишь тогда, когда пилоты «Мерседес-Бенца» сталкивались с проблемами.

няли первые два места в Гран-при Франции. И подобно тому, как в тридцатые годы немецкие гоночные команды громили всех своих соперников на любых трассах и в любых условиях, так и теперь не было равных заводским пилотам «Мерседес-Бенца». За полтора года они участвовали в пятнадцати Гран-при и только три из них проиграли.

Итак, худшие опасения «Коммендаторе» подтвердились. Но вот что любопытно, в отличие от предвоенных лет, когда немецкие машины обладали подавляющим преимуществом в мощности, теперь они превосходили соперников не так уж значительно. И тем не менее побеждали. Почему? Возможно, прояснит эту загадку мнение пятикратного чемпиона мира. «О, ездить на «Мерседесе» было так просто! — вспоминал потом Фанхио с мечтательной улыбкой. — Я никогда не сомневался в его надежности, зная, что для победы мне всего лишь нужно хорошо выполнить свою работу». «Лучшая команда, лучшие конструкторы, сильнейшие для своего времени автомобили», — вторил ему четырехкратный вице-чемпион Стерлинг Мосс.

А что же «Феррари»? Ведь именно эта команда дважды подряд праздновала успех своего гонщика в чемпионате мира. А «Фер-

рари-500» по результативности даже превосходила «Мерседес-Бенц» — 14 побед в 15 этапах первенства. Увы, очевидно, именно эти магические цифры сослужили «Коммендаторе» недобрую службу. Не захотев тратить больших денег на разработку нового автомобиля, он поручил своему конструктору Аурелио Лампреди всего лишь расточить успешный четырехцилиндровый мотор с двух до двух с половиной литров.

Поначалу казалось, что все идет хорошо — до июня «Феррари-625», как называли новую (если, конечно, можно именовать новым автомобиль со старым шасси и старым, по сути, мотором) машину, выиграли десять второстепенных гонок в Аргентине и Европе. Сам первый чемпион мира Джузеппе Фарина говорил, что это лучшая из всех «Феррари». Однако уже тогда недостаток надежности 4-цилиндровых моторов по сравнению с непобедимыми в течение двух сезонов «пятисотками» должен был насторожить. Но этого не произошло. Тем большим ударом послужил для «Феррари» Гран-при Франции. В безуспешных попытках удержаться за тремя лидирующими «мерседесами» Тринтиньян лишь спалил мотор. И хотя через две недели в Сильверстоуне Хосе-Фройлан Гонсалес на «Феррари-625» выиграл британский Гран-при, а в итоговой таблице чемпионата пилоты «Скудерии» заняли места со второго по четвертое, стало ясно, что в новом сезоне на 625-ю рассчитывать не приходится.

Однако с конструированием новых в Маранелло явно не клеилось, Лампреди упорно отстаивал концепцию простого четырехцилиндрового мотора, меньше внимания



«Феррари-553», которую можно узнать по «одутловатым щекам» боковых топливных баков, почему-то называли «Скуало», «акула». Это была легкая — 590 кг против 620 кг «Лянчи-D50» и 640 кг «Мерседес-Бенца» — и достаточно мощная — 240 л.с. при 7500 об/мин — машина. Но из пяти всего лишь Гран-при, в которых участвовала, она выиграла только один.



«Задняя часть "Феррари-555-Суперскуало". Под хвостовыми топливным и масляным баками располагается коробка передач в едином блоке с лавной передачей. Такая конструкция (так называемая «трансэкс») использовалась тогда в Ф1 практически повсеместно.

Первое, что сделали конструкторы "Феррари" с "Лянчей-D50" — объединили понтоны боковых топливных баков (слева) с кузовом.



уделяя шасси. Неудивительно, что модель 553, отличавшаяся приземистым, «пузатым» из-за боковых бензобаков и коротким кузовом, гонщики постоянно критиковали — двигатель перегревается, управление нервное, непредсказуемое, машина плохо держит дорогу. Что же еще можно было ожидать от автомобиля с лонжеронной рамой, лишь усиленной дополнительной конструкцией из труб малого диаметра, и подвеской на поперечных листовых рессорах?

Дальнейшее развитие этой машины — модель 555 — также не принесла успеха. Инженеры в Маранелло лихорадочно искали выход из тупика, в котором очутились — экспериментировали с размерами базы и формой кузова, меняли диаметр цилиндра и ход поршня, расположение клапанов. Но все было напрасно. И кто знает, может быть так и кануло бы в Лету, не успев стать легендой, имя Энцо Феррари, если бы... не разбился Альберто Аскари.

В 1954 году, покинув Маранелло, двукратный чемпион мира заключил контракт с другой итальян-

ской фирмой — «Лянча». Несмотря даже на значительно большее жалование, которое предложили ему в Турине, Аскари скорее всего не поддавался бы на уговоры Аделе и Джанни Лянча, если бы не два обстоятельства. Проектировал новую машину Витторио Яно — один из самых знаменитых конструкторов автомобильной истории, создатель замечательных спортивных и гоночных «Альфа-Ромео» тридцатых годов. А после посещения завода Альберто еще больше укрепился в своем решении. Ибо то, что увидел в Турине, ему еще не приходилось встречать в гоночной команде. Вот как описывает свое впечатление от «Лянча-Корсе» английский журналист Даг Най: «Все здесь — начиная с огромного грузовика и кончая аккуратной голубой униформой механиков, вся их тщательно продуманная технология и оборудование, безупречно изготовленный инструмент — все наводит на мысль о величайшей собранности, деловитости, целеустремленности. А венчает картину не поддающиеся объяснению итальянские энтузиазм и техническое чутье».

63-летний Яно приступил к созданию машины в августе 1953 года. Вместе со своим специалистом по двигателям Этторе Дзакконе Минна он резонно рассудил, что безнаддувный мотор объемом в 2,5 литра не сможет дать сколько-нибудь впечатляющей мощности. Как над ним ни колдуй, результат будет где-то в пределах 250—300 л.с. А значит, существенно увеличить энерговооруженность машины можно, лишь сделав ее максимально компактной и легкой.

Первое, что придумал Яно — заставил двигатель служить силовым элементом рамы. V-образная «восьмерка» с углом развала цилиндров 90 градусов (а именно такая конфигурация обладала в данном случае наибольшей жесткостью) задним торцом крепилась к трубчатой пространственной ферме. Передний же конец мотора нес подвеску — на параллельных треугольных поперечных рычагах и пружинах регулируемой жесткости. Такая конструкция требовала необычайной точности при сборке, величайшей тщательности обработки. Зато давала существенную экономию в весе.

После кропотливых исследований поведения машины в поворотах, влияния развесовки, динамического распределения сил и геометрии подвески на управляемость автомобиля Яно добился того, что «Лянча-D50» стала самым юрким и послушным автомобилем тогдашней формулы 1. Он разместил бензобаки по бортам кузова в специальных понтонах между передними и задними колесами. Тем самым добившись идеального распределения масс — в пределах колесной базы. К тому же изменение количества топлива в ходе гонки никак не влияло на поведение машины на дороге. Двигатель же был располо-

Несмотря на то, что новая формула 1 предусматривала альтернативу 2,5-литровым моторам в лице 750-кубового наддувного двигателя, ни одна из таких машин в чемпионате мира так и не стартовала. На снимке — одна из двух всего попыток построить автомобиль Ф1 на базе национальной формулы «Юниор». Французский DB располагал приводом на передние колеса, 746-кубовым 86-сильным мотором «Панар» и весил 350 кг (фото внизу).



жен под углом к продольной оси машины, чтобы, как у W196, сдвинуть влево трансмиссию и опустить сиденье пилота.

Единственным минусом столь тщательной работы стало то обстоятельство, что появилась машина на сцене Гран-при лишь в последнем акте сезона-54. Зато очевидцы Гран-при Испании, на старте которого Аскари занял первое место (ах, как ликовали итальянцы — красная машина вновь впереди серебристых «немцев»!), могли признать — гоночная «Лянча» была хитроумно задумана, прекрасно исполнена и безупречно отделана.

Но, увы! В судьбу машины вмешался злой рок. В Испании из-за дефекта трансмиссии масло вытекло на сцепление — Аскари сошел. В январе следующего, 1955 года, в Аргентине мусор попал в бензона-

Последний вариант «улучшенной» D50 — «Лянча-Феррари-801». 8-цилиндровый V-образный мотор несколько других размеров (Ø80x62 мм, 2495 см³ против Ø76x68,5 мм, 2478 см³) развивал свыше 275 л.с. Но все, чего удалось добиться Луиджи Муссо (на снимке), Майклу Хоторну и другим пилотам — два вторых и два третьих места в сезоне 1957 года.



сос лирировавшего Эугенио Кас-теллотти. В Монако Аскари, снова лидируя, поскользнулся в масляной луже и, пробив ограждение, упал в море. А через несколько дней Альберто разбился на тренировке за рулем спортивного... «Феррари». Смерть друга так потрясла Луиджи Виллорези, что «второй номер» оставил команду. Так Джанни Лянча в разгар сезона остался без сильных пилотов. Ко всему прочему прибавились еще и финансовые трудности, и 26 июля 1955 года «Лянча-Корсе» была продана... Энцо Феррари.

Ошеломляющая удача — а кроме шести готовых гоночных автомобилей, станков и оборудования, опытных механиков и инженеров — «Коммендаторе» получил обещание друга Лянчи, президента ФИАТа, Джованни Аньелли ежегодной поддержки в размере 30 тысяч фунтов стерлингов — воскресила совсем было испутившего дух «жеребца из Маранелло». И в 1956 году гонщик «Феррари» вновь стал чемпионом мира. Правда, сидел он за рулем «Лянчи», а победе немало способствовал уход из гонок «Мерседес-Бенца». Выиграв за два сезона все, что было можно, немцы посчитали дальнейшие из-

и все «Феррари» 1954-55 годов, она была нервной, плохо управляемой, да еще и недостаточно мощной. И всю работу пришлось начинать сначала. Тем более, что даже в отсутствие «серебряных стрел» у итальянцев появился серьезный соперник.

«Легкий ветерок, который вскоре станет настоящей бурей, — так описал спортивный редактор английского журнала «Мотор» Родни Уокерли победу своего соотечественника Тони Брукса на «Коннауте» в Гран-при Сиракузов на Сицилии осенью 1955 года. К сожалению, главному инженеру английской фирмы Родни Кларку так и не удалось завершить весьма прогрессивный проект «Коннаут-J5» с несущей конструкцией шасси типа «монокок», расположенным сзади 8-цилиндровым, V-образным двигателем «Ковентри-Клаймекс» и дисковыми тормозами. О серьезности намерений Кларка свидетельствовало приобретение «Коннаутом» аэродинамической трубы — это была первая труба в пользовании команды формулы 1 (!) — и консультации специалиста по аэродинамике Эрика Холла. Модель В, разработанная с его помощью, хотя и не обладала всеми ухищрения-



Безусловно, самой необычной конструкцией того времени был «Бугатти-251» с расположенным поперечно сзади рядным (!) 8-цилиндровым двигателем. Ее создатель Джакино Коломбо утверждал, что мотор развивает 275 л.с. Однако это мало походило на правду — машина была медленной и в единственном своем Гран-при, во Франции, в 1956 году до финиша так и не добралась.

дов дал себе слово «побить эти проклятые красные машины».

С этой целью он организовал гоночную команду и купил «Феррари-125». Английские инженеры полностью разобрали машину, как думал «Коммендаторе», для контроля качества, ведь «Тин Уолл» была поставщиком «Феррари». Однако на уме у Вэндервелла было совсем другое.

Первый «Вэнзуолл», дебютировавший в 1954 году, оснастили мотором весьма любопытной конструкции. На картере из алюминиевого сплава, разработанном на базе военного двигателя «Роллс-Ройс-V40», инженер «Нортон» поляк Лео Кузмицкий разместил четыре «нортонских» цилиндра, добавив мотоциклетному блоку рубашку водяного охлаждения. Конструкция головки с двумя наклонными клапанами со шпильными пружинами также восходила к «Нортону». Даже карбюраторы «Амаль» были мотоциклетного типа. Шасси для этого автомобиля изготовил Джон Купер, но результаты сезона-54 и следующего года, когда мотор получил систему впрыска топлива, показали, что оно оставляет желать много лучшего. И по совету водителя одного из своих грузовиков Вэндервелл пригласил Колина Чапмена.

То, что подготовил этот молодой англичанин к 1956 году, стало еще одним шагом вперед в области конструирования шасси. Он предложил вместо параллелепипеда «Мерседес-Бенца» своеобразную конструкцию в форме усеченного с

обеих сторон регбийного мяча. Кольцевые секции были выполнены из относительно толстых (38,1 мм) и тонкостенных (0,94 мм) труб. А связывающая их паутина растяжек — из более тонких (от 25,4 до 19,05 мм), с толщиной стенок 1,42 мм. Поперечина из листового металла позволяла жестко закрепить переднюю пружинную подвеску. В общем новое шасси получилось исключительно прочным, выдерживая огромные нагрузки в центре колесной базы. И хотя вес его был чуть больше, чем у немецкой конструкции — 39,725 кг, зато чемпионский «мячик» был гораздо жестче, оставляя при этом больше места внутри кузова для размещения различных узлов и агрегатов.

Но это была не последняя изюминка «Вэнзуола-VW1-4/56». Кузов его, разработанный специалистом по аэродинамике из авиационной фирмы «Де Хэвилленд» Фрэнком Костином, современники в один голос называли «самым современным, самым обтекаемым, самым футуристическим». И даже дали прозвище — «слезинка».

Главной целью Костина было снизить коэффициент сопротивления воздуха. Он буквально «вылизал» поверхность кузова, тщательно рассчитал размеры отверстия для входа охлаждающего воздуха к радиатору, длину носового обтекателя и патрубков для прохода воздуха к тормозам и системе впрыска. Особое внимание Фрэнк уделил обтекаемости днища, на что до сих пор никто не обращал внимания. Впервые в истории аэро-



«Коннаут-В» с 4-цилиндровым двигателем «Альта» (240 л.с. при 6400 об/мин) и обтекаемым кузовом, разработанным при помощи исследований в аэродинамическом тоннеле. Позднее он был заменен обычной конструкцией с открытыми колесами. В 1955-1957 годах эти машины участвовали в пяти Гран-при и завоевали 12 очков.

держки бессмысленными и покинули формулу 1 с высоко поднятой головой.

А в «Феррари» принялись переделывать «Лянчу». Дело в том, что пилотам ее идеальная управляемость показалась... слишком идеальной. В результате база удлинялась, топливо перекачивалось в хвостовой бак. Так что к сезону 1957 года машина, получившая обозначение «Лянча-Феррари-801», уже ничем не напоминала свою изящную и юркую старшую сестру. Как

ми J5, изрядно потрепала нервы итальянцам, победив в нескольких небольших гонках, в том числе и в Сиракузах.

Но пороку у Кларка не хватило. Вернее не хватило фунтов стерлингов. Зато их в избытке оказалось у Гая Энтони Вэндервелла. Богатый английский промышленник, директор крупнейшего тогда в мире мотозавода «Нортон» и владелец фабрики по изготовлению картеров коробок передач «Тин Уолл» еще в конце сороковых го-

25 октября 1954 года. >
Необычно пусто выглядит
паддок "Мазерати" перед
началом квалификационных
заездов, не правда ли.

На снимках — только три
из многочисленных вариантов
модели 250F: "Типо 1" 1954 го-
да, вариант 1956 года и чемпи-
онская "Типо 2" Х.-М. Фанхио.



динамика играла столь важную роль в конструировании гоночного автомобиля. Красноречивее всего об этом говорит тот факт, что даже высота ветрового стекла была рассчитана таким образом, чтобы поток воздуха, обтекая водителя, попадал точно к отверстиям патрубков охлаждения расположенных в кузове тормозов.

Вэндервелл делал все от него зависящее, чтобы машина стала лучшей в мире. Он покупал только самые высококачественные комплектующие, нисколько не считаясь с их, так сказать, национальной принадлежностью. Когда выяснилось,

что телескопические амортизаторы «Бритиш Армстронг» не обладают нужными характеристиками, Вэндервелл немедленно заказал немецкие «Фихтель и Закс». Дисковые вентилируемые тормоза «Вэнуолла» изготавливались по патенту американской фирмы «Гудьир», клепанные топливные баки — один 177-литровый в хвосте кузова и два 68-литровых по бокам кокпита — были итальянскими, поршни и система впрыска топлива — немецкими, соответственно «Мале» и «Бош», шестерни коробки передач конструкции «Порше», а сама коробка — «Феррари». Над

улучшением характеристик двигателя работал английский специалист Харри Веслейк.

Столь тщательная подготовка не могла не сказаться. И если в сезоне 1956 года «вэнуоллы» были быстры, но недостаточно надежны, то уже в следующем году «слезинка» превратилась в едва ли не главного фаворита мирового первенства. Уже в мае в Монако Брукс за рулем «Вэнуолла-VW7/57» уступил только Фанхио, а 20 июля 1957 года он вместе с Моссом выиграл Гран-при Великобритании. Свершилось! Впервые английский пилот на английском автомобиле первым

пересек финишную черту на этапе чемпионата мира формулы 1. И, наконец, в августе—сентябре Мосс побил итальянцев на их собственной земле, выиграв Гран-при Пескары и итальянский Большой приз.

И все же в 1957 году строго научный подход британцев еще не принес им вожаемого титула. В последний раз в истории Ф1 восторжествовала старая-добрая итальянская романтика. Ибо чемпионом стал Фанхио на красном «Мазерати-250F».

Об этой машине стоит сказать особо. И не только потому, что современники считали ее самым кра-

Несмотря на то, что формула 1 все больше становилась ареной борьбы крупных автозаводов, в середине 50-х годов в ней все еще встречались любительские, в основном британские, конструкции. Джордж Эмери собрал свой «Эмерисон» в гараже. Машина с 2,5-литровым мотором, переделанным

из старенькой подержанной «Альты» формулы 2, проехала в единственном своем Гран-при, в Англии, в 1956 году всего четыре круга.



Продолжал отчаянно бороться с хроническим безденежьем Амеде Гордини. Усовершенствованные машины формулы 2 в 18 гонках чемпионата мира наскребли-таки 6 очков. Но «Гордини-32» с 8-цилиндровым рядным мотором (2474 см³, 240 л.с.) оказалась тяжелой, медленной и ненадежной. И в 1957 году Гордини отказался от дальнейшего участия в чемпионате мира.





20 июля 1957 года, команда «Вэнсуол» перед стартом победного Гран-при Великобритании. Жесткое шасси, разработанное К. Чапменом, и хорошо обтекаемый кузов "слезинка" (на снимке М. Хоторн на "Вэнсуоле-VW2/56" во время Гран-при Франции) были главными козырями «конюшни» Тони Вэндервелла. На фото справа первый вариант — «Вэнсуолл-01» с шасси «от Купера» и курьезной "нашлепкой" радиатора на носу.



сивым гоночным автомобилем. И не только потому, что это был единственный в своем роде победитель Гран-при, заказать который мог себе любой желающий. Своеобразие фирмы состояло в том, что в «Оффичине Мазерати» работали талантливые инженеры, одаренные, изумительно «рукастые» мастера, но еще и люди, понимавшие интересы вынужденных считать каждую копейку частных гонщиков. Люди, больше всего на свете ценившие романтику пестрого цыганского табора, который представляли собой автогонки в тридцатые—сороковые годы. Они готовы были дни и ночи напролет просиживать за переделкой шасси для аргентинцев Миереса и Мари-

мона, англичан Уортона и Сальвадори, американца Скелла и тайландского принца Биры. Поэтому, хотя с 1954 по 1958 год было изготовлено более трех десятков машин модели 250F, ни одна из них, по сути, не была родной сестрой своей товарки.

Первоначальную конструкцию разработал отец знаменитой «Альфетты» и 12-цилиндровых моторов «Феррари» Джоакино Коломбо. Но после его ухода молодой конструктор Джулио Альфиери провел гигантскую работу по улучшению автомобиля. Пять различных вариантов трубчатого шасси, шесть разных кузовов (не считая десятков модификаций) и даже мотор, изрядного 6-цилиндрового, ставший в



конце концов 12-цилиндровым! А ведь были еще разные варианты базы даже одной и той же модификации. Так, в 1957 году для Фанхио сделали машину с расстоянием между осями 2280 мм, а для Жана Бери — 2200 мм. А все потому, что, по словам главного механика «Мазерати» Бертоки, аргентинец предпочитал длинную, более стабильную машину, а французам нравилась короткая, «нервная».

Неудивительно, что при таком подходе многое зависело от мастерства пилота. Вот почему первые победы 250F принес как раз Фанхио — на первых двух этапах сезона-54, до того, как Хуан-Мануэль пересел за руль «Мерседес-Бенца». И в чемпионы «Мазерати» вывел опять же аргентинец. «Фанхио всегда удивительно мягко, спокойно обращался с машиной, — говорил Альфиери. — В гонке он расходовал на 10—15 литров топ-

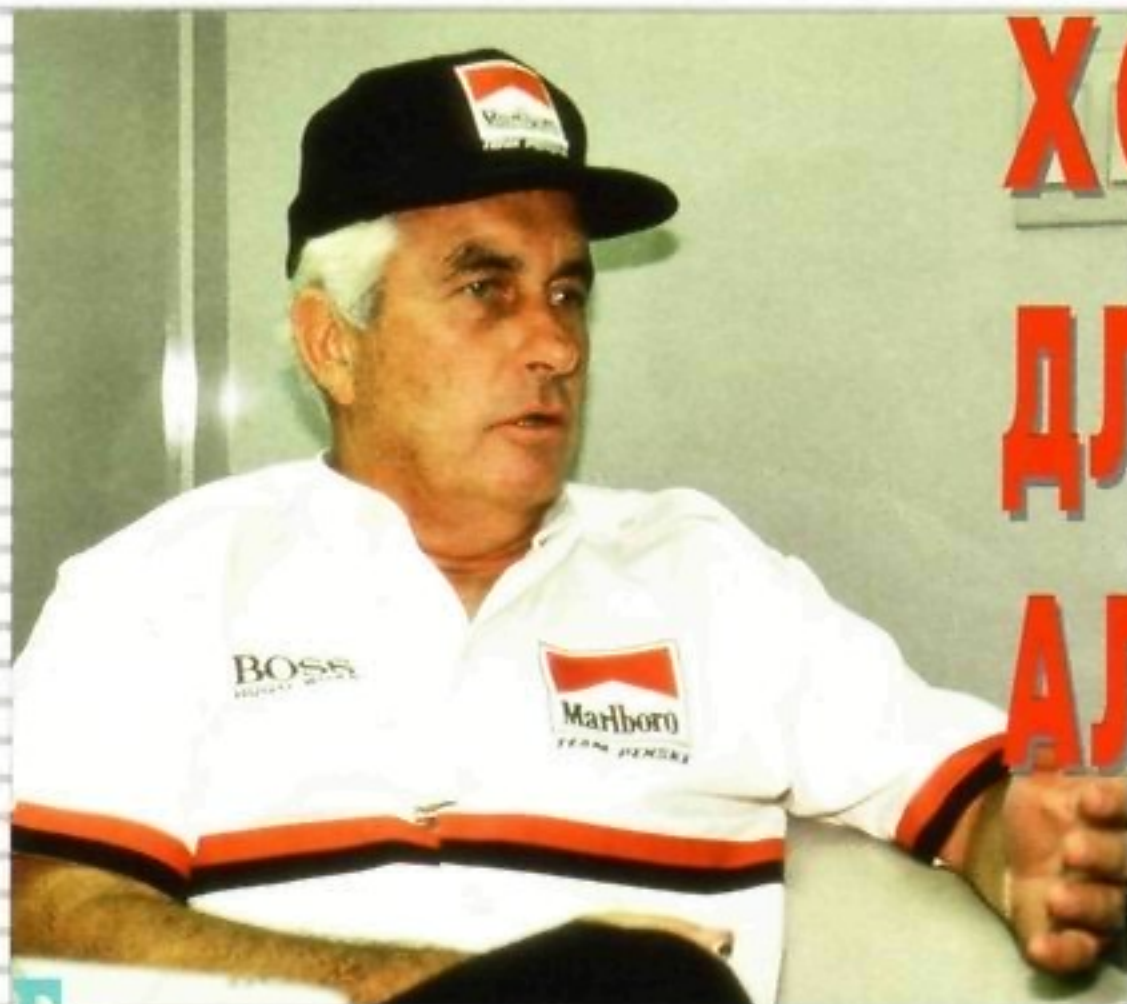
лива меньше, меньше изнашивал шины, тормоза, да и все прочие детали и узлы. Остальные пилоты были гораздо грубее, и нам приходилось, подстраиваясь под них, и машины делать жестче, прочнее, менее послушными, «интеллигентными».

Но в конце 1957 года, завоевав пятый свой чемпионский титул, великий аргентинец, которому стукнуло к тому времени уже 46 лет, решил уйти. И заводской команде «Мазерати» тоже пришлось расстаться с формулой 1. Чемпионат мира все меньше напоминал романтические баталии двадцатых—тридцатых годов, становясь ареной борьбы не конструкторов-одиночек и пилотов-самородков, а целых заводов и институтов. Формула 1 вступала в, может быть, менее колоритную, но не менее интересную и захватывающую пору — пору расцвета.

В мае 1957 года Джек Брэбхэм на весящем всего около 360 кг «Купере-T42» с 4-цилиндровым двигателем «Клаймекс» — (Ø 86,4x83,8 мм, 1960 см³, 176 л.с. при 6500 об/мин) занял 6 место в Гран-при Монако, а незадолго до финиша вообще шел третьим. Тогда еще никто не подозревал, что уже в будущем сезоне

легкие заднемоторные «куперы» станут одними из главных фаворитов формулы 1.





ХОББИ ДЛЯ ТОРГОВЦА АЛЮМИНИЕМ

М. МЕДВЕДЕВ

Если задаться целью — в двух словах набросать портрет управляющего или, на иностранный манер, менеджера команды формулы 1, то наверняка не обойтись без таких эпитетов, как “фанатичный”, “преданный” или даже “сумасшедший”. Ведь и впрямь, кого ни возьми — будь то не мыслящий жизни без побед своих машин Фрэнк Вильямс, сколотивший настоящую империю, Рон Деннис, нестареющий Кен Тиррел — каждый не представляет себя вне чемпионата мира. Формула 1 для них — все.

Американцы — совсем другое дело. На Европу они вообще смотрят свысока. Но и к своим собственным гонкам относятся скорее как к приятному времяпрепровождению, хобби, нежели как к серьезному делу, ради которого нужно чем-то жертвовать. Во всяком случае, пример самого знаменитого и удачливого из хозяев гоночных “конюшен” Америки — Роджера Пенске — это подтверждает.

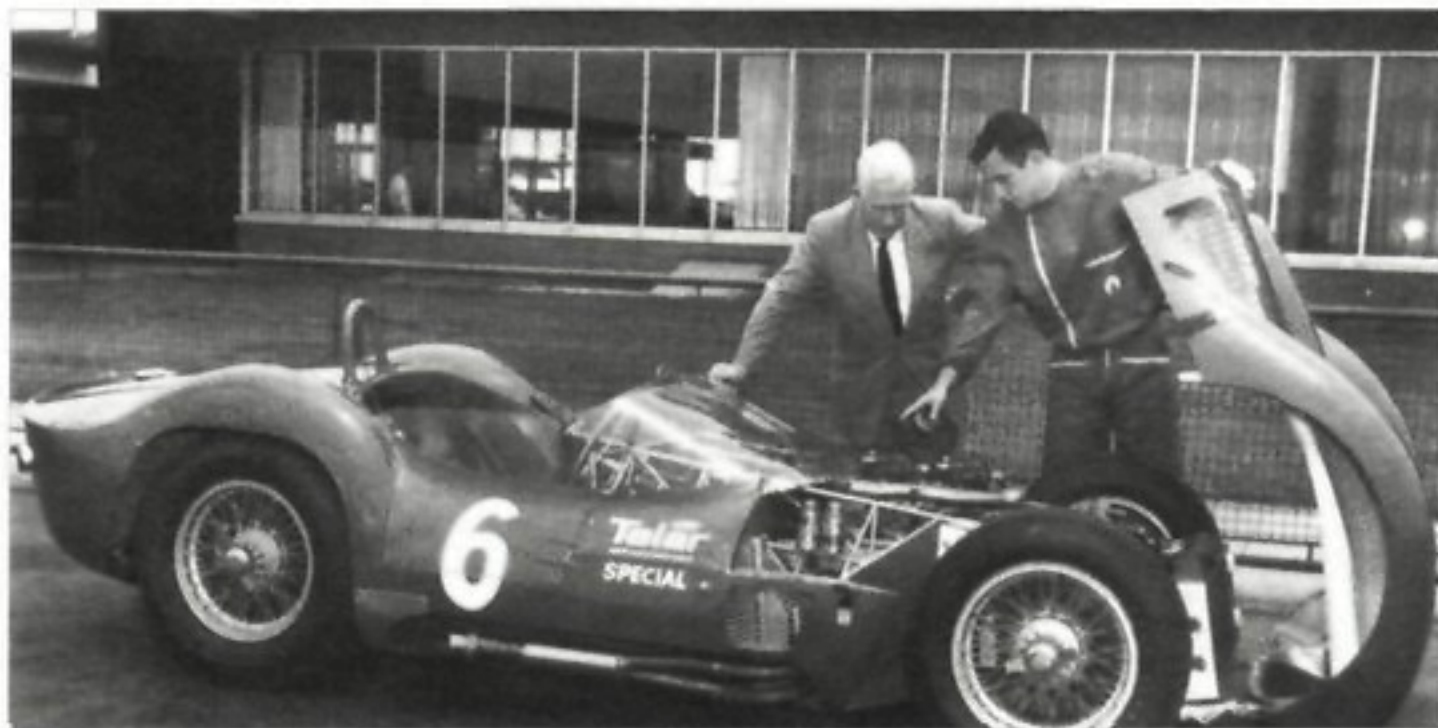
Молодой выпускник университета, специалист по управлению промышленным производством, начал свою карьеру в

1959 году агентом по продаже алюминия. А в свободное от работы время увлекся автомобильными гонками. Хобби это во все времена было не только шикарным, но и дорогим. Однако состояние Пенске-старшего позволяло его отпрыску заниматься тем, что ему нравилось. Впрочем, американские детишки, как известно, с младых ногтей учатся сами зарабатывать себе на жизнь. Вот и Роджер уже осенью 1960 года обратился в рекламное отделение химического гиганта “Дюпон” с предложением разместить на борту своего “Мазера-

ти” рекламу нового антифриза компании. Так Пенске сделал свое хобби самоокупаемым.

На “Порше-RSK” он выиграл “F-спорте рэйсинг чемпионшип”, устройтеlem которого был “Клуб спортивных автомобилей Америки” (SCCA). Кроме того, одержал победы в гонках спортпрототипов в Лагуна-Секе, Риверсайде, Себринге. Молодой торговец алюминием даже дважды стартовал в Гран-при формулы 1. Поговаривали, что выезжая Пенске в европейский гоночный мир почаще, он вполне мог бы поспорить со славой Филла Хилла и Дэна Герни. Но Пенске выбрал другой путь.

Быть может, потому, что бизнес его крепчал, времени на гонки оставалось все меньше.



Роджер Пенске (справа) показывает представителю “Дюпона” Маршаллу Стивенсу свою новую “Мазерати-Кейджбёрд”. Это и есть тот самый знаменитый спортпрототип, на котором впервые появилась коммерческая реклама. На снимке хорошо видно название антифриза “Телар”.



Название того же антифриза можно видеть и на "Купере" Пенске во время Гран-при США-61. Кто знает, возможно, и это было первое появление рекламы на борту автомобиля Ф1. Ведь вплоть до 1968 года она была официально запрещена в чемпионате.

И в 1966 году Пенске решительно повесил шлем на гвоздь, решив обзавестись собственной командой. Благо почин удался — в феврале 66-го "Шевроле-Корветт", заявленный Роджером на 24-часовую гонку в Дайтоне, одержал победу в классе.

Впрочем, разве управленческая деятельность занимает меньше времени, чем само вождение? Конечно, нет. Но, видимо, еще в университете, постигая азы экономики и менеджмента, Роджер усвоил незамысловатую истину — "Калры решают все!". Будучи любителем, Пенске наверняка осознавал, что вершины автогонок покоряются лишь истинным профессионалам, и немедленно взялся за поиски таких людей.

Первым из них стал Марк Доноху. Не только на все руки гонщик, стартовавший едва ли не во всех американских чемпионатах, дипломированный инженер, да еще к тому же интеллигентный, воспитанный человек, он в 1966 году стал

пилотом Пенске и соавтором успехов команды.

Серьезным боевым крещением новорожденной "конюшни" оказался только что учрежденный Канадо-Американский кубок. Внушительный призовой фонд, достаточно вольные требования и участие в серии европейских гоночных асов привлекли в Кан-Ам множество американцев. Не осталась в стороне и команда Роджера. На купленной у фирмы Эрика Бродли "Лоле" Доноху выиграл этап в канадском "Моспорте", а в итоговой классификации поднялся выше всех соотечественников.

Но дальше дело не пошло. В следующем году на Кан-Ам обрушилась агрессия "Мак-Ларена", чьи автомобили надолго заставили соперников позабыть о победах. За два сезона Марку удалось увести из-под носа "оранжевых слонов" единственную победу в Бриджхэмптоне.

Вспомните, как в подобных обстоятельствах вели себя Эн-

цо Феррари и Фрэнк Вильямс, Кен Тиррел и Флавио Бриаторе. Не обращая внимания на поражения, они прилагали максимум возможного, одолевали конкурентов и праздновали в итоге успех. А Пенске, не мудрствуя лукаво, просто снял свою команду с Канадо-Американского кубка и перебрал ее на другой фронт!

Дело было так. Весной 1970 года Пенске и Доноху отправились в Англию присмотреть у Эрика Бродли подходящий автомобиль для Кан-Ама. Но, что называется "шел в одну комнату, попал в другую": по дороге в "Лола Карз" американские визитеры завернули в Колинбрук, где находились мастерские "Мак-Ларена". Пенске и не думал просить Тедди Майера ссудить ему одного из "оранжевых слонов" — с конкурентами не делятся. Зато оставалась надежда на сотрудничество с английской командой в чемпионате USAC, нынешнем CART. (Небольшой опыт в этих гонках у Пенске уже был.

В 1969 году Доноху на "Лоле" занял седьмое место в первенстве, став "Новичком года"). И это действительно сработало. С важным видом домохозяйки, покупающей вяленую рыбу, Роджер осмотрел машину — M16A — и небрежно махнул рукой, мол, заверните!

"Дилетантство?" — скажет кто-то. Это как посмотреть — ведь Пенске решился на покупку по совету Доноху. А Марк считался обладателем невероятного технического чутья.

В конечном счете, Роджер не прогадал. "Мак-Ларен" действительно оказался очень быстрым. На тестах в Индианаполисе он на 17 км/ч превысил скорость прошлогоднего победителя квалификации. И хотя, стартовав из первого ряда и лидируя в течении 61 круга, Марк сошел из-за неисправности коробки передач, в том же сезоне он сумел победить в Поконо и Мичигане. А на следующий год Марк на "Мак-Ларене" команды Пенске отпраздновал триумф и в "Инди-500", завоевав рекордные по тем временам призовые — 218 тысяч долларов.

Но и американские конкуренты Пенске не дремали. На следующий сезон "Игл" подготовил чуть более сильную машину, и Роджер остался не у дел. "Не беда! — решил торговец алюминием и, быстренько свернув дела в первенстве USAC, отправился добывать победы в NASCAR и Транс-Ам. Не упустил Пенске представившейся вскорости воз-

В 1963 году Пенске победил в Себринге. На снимке Роджер (слева) изображен вместе с "Королевой гонки".

Марк Доноху и его "Мак-Ларен-16В" — победители "Индианаполиса-500" 1972 года.





Удачное, но не долговременное сотрудничество: Джон Уотсон и Роджер Пенске в Ф1.

возможности напомнить о себе и в Канадо-Американском кубке.

“Порше”, наряду с выступлениями своего нового спортпрототипа модели 917 в чемпионате мира, решила заявить его в Кан-Ам. Но, проведя за три сезона 17 гонок, могучий “Порше”, легко громивший конкурентов на асфальте Ле-Мана, Себринга, Дайтоны,

Уоткинс-Глена, в Канадо-Американской серии не смог выиграть ни единого соревнования.

А стоило лишь Роджеру взять инициативу в свои руки, как 917-е, которые готовились к Кан-Аму под бдительным надзором Доноху, немедленно стали побеждать.

Уже на первом этапе сезона-72 в канадском “Моспорте”

“Порше” Марка финишировал вторым. К несчастью, на тестах к следующей гонке Доноху попал в аварию. Временная замена Марку была найдена в лице Джорджа Фоллмера, другого пилота команды Пенске, выступавшего в первенстве Транс-Ам и слывшего тогда одним из лучших пилотов в гонках легковых автомобилей. Но даже поменяв скромный “АМС-Джевлин” на 900-сильный “Порше”, Фоллмер остался на высоте, выиграв без особых проблем всю серию. А в следующем сезоне выздоровевший Доноху прибавил к своему длинному списку побед звание чемпиона Канадо-Американского кубка.

После этого для Роджера Пенске в гоночной Америке практически не осталось секретов. Автомобили его команды были среди лучших в “инди” и NASCAR, Транс-Ам и гонках спортпрототипов, в том же Кан-Ам, наконец.

Оставалась, правда, одна таинственная область — формула 1. Конечно, участие в чемпионате мира обходится гораздо дороже, чем где бы то ни было. С другой стороны, Пенске давно уже вырос из малопrestижного кресла агента по продаже алюминия. Бизнес Роджера потихоньку приобретал международный характер, и он решился.

Начало предвещало успех. Видимо, уверовав в то, что лучшие гоночные автомобили производятся на берегах туманного Альбиона, Пенске приобрел мастерскую в местеч-

ке Пул, на южном побережье Англии. Там-то по проекту Джеффа Ферриса, ранее работавшего в “Марче”, был построен первый автомобиль команды Пенске для формулы 1 — модель PC1.

Дебют в двух заключительных Гран-при сезона-74 обнадежил. Оба раза PC1, пилотируемый Доноху, прошел квалификацию, занимая при этом не самые последние места. Однако весной ожидаемых перемен к лучшему, увы, не произошло. Все, чего Марк смог добиться в первых семи гонках, были два очка за пятое место. Такое положение вещей явно не устроило Роджера, и он решил поступить, что называется, старым дедовским способом. Пенске обратился к Максиму Мосли, совладельцу и одному из основателей “Марча”, и будущий президент ФИА продал американцу “Марч-751”. Машина была уверенным середнячком тогдашнего первенства, но по сравнению с собственной разработкой команды стала откровением. Доноху на все лады расхваливал новый автомобиль. Уже во время дебюта на Гран-при Великобритании в Сильверстоуне Марк обошел заводских пилотов “Марча”, заняв пятое место. Полоса неудач, казалось, завершилась. Но...

Утренняя воскресная разминка перед Гран-при Австрии на “Остеррайхринге” закончилась трагедией. По свидетельству очевидцев, из-за прокола левой передней покрышки “Марч” вышел из под конт-



ВЫСШИЕ ДОСТИЖЕНИЯ КОМАНДЫ РОДЖЕРА ПЕНСКЕ В АВТОСПОРТЕ

Победители чемпионатов USAC/CART

1977 Том Снева
1978 Том Снева
1979 Рик Мирз
1981 Рик Мирз
1982 Рик Мирз
1983 Ал Анзер
1985 Ал Анзер
1988 Дэнни Салливан
1994 Ал Анзер-младший

“Пенске-PC5-Косворт”
“Пенске-PC6-Косворт”
“Пенске-PC7-Косворт”
“Пенске-PC9B-Косворт”
“Пенске-PC10-Косворт”
“Пенске-PC11-Косворт”
“Марч-85C-Косворт”
“Пенске-PC17-Шевроле”
“Пенске-PC23-Илмор”



Лагуна-Сека. 1972 год. Поправившийся Марк Доноху на "Порше-917/10" выигрывает гонку, но уже не может повлиять на общий результат серии. Чемпионом он станет в будущем сезоне.

роля и врезался в металлическое ограждение. Машина встала на дыбы, ранив при этом двух служащих трассы, один из которых от полученных ран вскоре скончался. А сам Марк ударился шлемом о крепление рекламного плаката. Американец был в сознании, когда его доставили в госпиталь близ Граца. Там поначалу врачи расценивали состояние пилота как удовлетворительное. Но спустя неделю Доноху скончался...

Романтическая эпоха формулы 1 к тому времени давно закончилась. Середина 70-х годов — это жесткая конкуренция, уникальные технологии и высочайший профессионализм. Словом, все что угодно, только не хобби, каким был для Пенске автоспорт.

Доноху заменил Джон Уотсон, который в 1976 году даже выиграл для Роджера Большой приз Австрии. Но закончив тот год на пятом месте в командном зачете, Пенске свернул программу своего дальнейшего

участия в чемпионате. Гонки формулы 1 оказались для бизнесмена из Огайо слишком сложными и дорогими.

Он вернулся в свою любимую Америку. Освежил давнишние контакты с "Мак-Лареном", и на основе модели M24 в английской мастерской "Пенске" был построен первый "индикар" команды. Обратите внимание, формула 1 все-таки многому научила Роджера. Теперь он уже не полагался на готовый автомобиль, предпочитая доводить его до ума в собственных мастерских.

Но уж для этого, руководствуясь своим старым правилом "кадры решают все", Пенске подбирает только самых лучших исполнителей. С тех пор в команде Роджера работали кто угодно, только не дилетанты. Его гонщиками становились такие американские звезды, как Том Снева и Ал Анзер, Рик Мирз и Дэнни Салливэн, Эмерсон Фиттипальди и Пол Трейси. Конструкторами "Пенске" были едва ли не луч-

шие во всей Мировой серии "индикаров" — сначала Алан Дженкинз — нынешний дизайнер "Эрроуза", а после Найджел Беннет, ранее работавший в "Марче".

Но вот ведь как любопытно получилось. Сегодня уже так сразу и не скажешь, что же такое автомобильные гонки для Роджера Пенске. По старой памяти можно, конечно, заявить, что "индикар" — это развлечение для души. Ведь "на жизнь" Пенске зарабатывает совсем другим. Он — основатель и президент "Пенске Корпорейшн" — международной организации, занимающейся продажей и обслуживанием легковых машин, арендой грузовиков, разработкой, выпуском и продажей дизельных моторов — в состав корпорации входит одна из крупнейших в мире фирма "Детройт Дизель". Годовой бюджет компании — 4 миллиарда долларов, в ее владении — 500 зданий, раскиданных по всему свету, ее штат — свыше 14 тысяч человек. Более того, Роджер входит в совет директоров таких всемирно известных фирм как "Филип Моррис",

"Дженерал Электрик", "Американ Экспресс", "Галфстрим Эйрспейс", и еще является официальным попечителем музея Генри Форда.

Не устали? А о корпорации Пенске можно рассказать еще много. Но и без того ясно, что никакой Юлий Цезарь не справился бы одновременно со всеми вышеперечисленными постами и серьезным профессиональным руководством гоночной командой.

Скорее "Пенске Рэйсинг" — это уже годами отлаженный механизм, с ограниченным бюджетом и неограниченным рабочим днем — сотрудники сборочной мастерской в том же английском Пуле работают по 12—13, а иногда даже по 18 часов в сутки. Механизм, построенный на профессионалах, штампует своему шефу рекорды гонок "индикаров", которые соперники, если повезет, смогут побить лишь в третьем тысячелетии.

Сам же хозяин огромной промышленной империи строжайшим образом следит за качеством и ценой и, похоже, замысливает грандиозные планы, выходящие за пределы гоночной Америки. Ходят слухи о возвращении Роджера в формулу 1, причем в качестве менеджера... "Мак-Ларена"! Ведь недаром же английская команда перешла на моторы Марио Илиена, а Пенске ко всему прочему еще и совладелец "Илмора".

Да-а... бизнес растет и ширишь, и вглубь. //

Победители "Инди-500"

1972	Марк Доноху	"Мак-Ларен-M16B"
1979	Рик Мирз	"Пенске-PC6-Косворт"
1981	Бобби Анзер	"Пенске-PC9B-Косворт"
1984	Рик Мирз	"Марч-84C-Косворт"
1985	Дэнни Салливэн	"Марч-85C-Косворт"
1987	Ал Анзер	"Марч-86C-Косворт"
1988	Рик Мирз	"Пенске-PC17-Шевроле"
1991	Рик Мирз	"Пенске-PC20-Шевроле"
1993	Эмерсон Фиттипальди	"Пенске-PC22-Шевроле"
1994	Ал Анзер-младший	"Пенске-PC23-Мерседес-Бенц"

Победители "Канадо-Американского кубка"

1972	Джордж Фоллмер	"Порше-917/10"
1973	Марк Доноху	"Порше-917/30"



1981

ФОРМУЛА 1

1 этап — Лонг-Бич, 80,5 кругов/261,625 км; 2. Жакаренагуа, 62/311,922; 3. Буэнос-Айрес, 53/316,304; 4. Имола, 60/302,4; 5. Цольдер, 54/230,148; 6. Монте-Карло, 76/251,712; 7. Харама, 80/264,97; 8. Дижон-Пренуа, 80/304; 9. Сильверстоун, 68/320,892; 10. Хоккенхайм, 45/305,505; 11. "Остеррайхринг", 3/314,926; 12. Зандвоорт, 72/306,144; 13. Монца, 52/301,6; 14. Монреаль, 63/277,83; 15. Лас-Вегас, 75/273,75.

В зачет шли 11 лучших результатов. Система начисления очков: 9—6—4—3—2—1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; А — авария; звездочка — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал в гонке, но не получил квалификационное место; д — дисквалификация; к — не прошел квалификацию; пк — не прошел предквалификацию; нс — не стартовал в гонке; прочерк — не участвовал в соревнованиях;  — лучшее время прохождения круга в гонке, К. — "Косворт".

			USA 15.03	BR 29.03	RA 12.04	RSM 3.05	B 17.05	MC 31.05	E 21.06	F 5.07	GB 18.07	D 2.08	A 16.08	NL 30.08	I 13.09	CDN 27.09	USA 17.10																
1.	Нельсон Пике (BR)	"Брэкэм-BT49C-K."	4	3	1	12	1	1	5	1	2	A	1	A	9	A	4	3	3	A	6	1	7	3	3	2	6	6*	1	5	4	5	50
2.	Карлос Рейтеманн (RA)	"Вильямс-FW07C-K."	3	2	2	1	4	2	2	3	1	1	4	с	3	4	7	10	9	2	3	с	5	5	5	A	2	3	2	10	1	8	49
3.	Алан Джонс (AUS)	"Вильямс-FW07C-K."	2	1	3	2	3	4	8	12	6	A	7	2	2	7	9	17	7	A	4	11	6	4	4	3	5	2	3	с	2	1	46
4.	Жак Лаффит (F)	"Лижье-JS17-Матра"	12	A	16	6	21	с	10	A	9	2	8	3	1	2	6	A	14	3	7	3	4	1	6	A	4	с	10	1	12	6	44
5.	Ален Прост (F)	"Рено-RE22B/RE32/RE34"	14	A	5	A	2	3	4	с	12	с	9	с	5	A	3	1	2	с	1	2	2	с	1	1	3	1	4	ф	5	2	43
6.	Джон Уотсон (GB)	"Мак-Ларен-M29C/MP4-K."	23	с	15	8	11	с	7	10	5	7	10	с	4	3	2	2	5	1	9	6	12	6	8	с	7	A	9	2	6	7	27
7.	Жиль Вильнев (CDN)	"Феррари-126СК"	5	с	7	с	7	A	1	7	7	4	2	1	7	1	11	с	8	A	8	10	3	A	16	A	9	с	11	3	3	с	25
8.	Элио де Анжелис (I)	"Лотос-81/87-K."	13	A	10	5	10	6	—	14	5	6	с	10	5	8	6	22	д	14	7	9	7	9	5	11	4	7	6	15	с	14	
9.	Рене Арну (F)	"Рено-RE27B/RE26B"	20	8	8	A	5	5	3	8	к	13	A																				
		"Рено-RE33/RE30"																															
	Гектор Ребак (MEX)	"Брэкэм-BT49C-K."	15	с	11	A	6	с	13	4	21	A	к	18	с	15	9	13	5	16	4	15	с	15	4	14	с	6	A	16	с	11	
11.	Рикардо Патрезе (I)	"Эрроуз-A3-K."	1	с	4	3	9	7	9	2	4	A	5	с	12	с	18	14	10	10*	13	с	10	с	10	с	20	с	18	A	11	11	10
	Эдди Чивер (USA)	"Тиррел-010/011-K."	8	5	14	ф	13	с	19	A	8	6	15	5	20	ф	19	13	23	4	18	5	к		22	с	17	A	14	12*	19	с	10
13.	Дидье Пирони (F)	"Феррари-126СК"	11	с	17	A	12	с	6	5	3	8	17	4	13	15	14	5	4	с	5	с	8	9	12	с	8	5	12	с	18	9	9
14.	Найджел Манселл (GB)	"Лотос-81/87-K."	7	A	13	11	15	с	—	10	3	3	A	11	6	13	7	к		15	с	11	с	17	с	12	с	5	A	9	4	8	
15.	Бруно Джакомелли (I)	"Альфа-Ромео-179C/B/D"	9	A	6	ф	22	10	11	A	17	9	18	A	6	10	12	15	12	с	19	15	16	с	14	A	10	8	15	4	8	3	7
16.	Марк Зурер (CH)	"Энсайн-N180B(MN015)-K."	19	с	18	4	16	с	21	9	15	11	19	6	—																		
		"Теодор-TY01/02-K."																															
17.	Марио Андретти (USA)	"Альфа-Ромео-179C/B"	6	4	9	A	17	8	12	с	18	10	12	A	8	8	10	8															
		"Альфа-Ромео-179E/D"																															
18.	Патрик Тамба (F)	"Теодор-TY01-K."	17	6	19	10	14	с	16	11	к	16	7	16	13																		
		"Лижье-JS17-Матра"																															
	Андреа де Чезарис (I)	"Мак-Ларен-M29C/MP4-K."	22	A	20	с	18	11	14	6	23	с	11	A	14	с	5	11	6	A	10	A	18	8	13	нс	16	7*	13	ф	14	12	1
	Слим Боргууд (S)	"ATS-D4/HGS1/HGS2-K."	—	—	—	—	24	13	к	пк	к	к																					
	Элисео Салазар (CHI)	"Марч-811-K."	к	к	к	к	23	A	к	пк																							
		"Энсайн-N180B(MN015)-K."																															
	Чико Серра (BR)	"Фиттипальди-F8C-K."	18	7	22	A	20	с	к	20	с	к	21	11	24	нс	к	к															
	Жан-Пьер Жарье (F)	"Лижье-JS17-Матра"	10	с	23	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																
		"Озелла-FA1B/FA1C-K."																															
	Дерек Дейли (GB)	"Марч-811-K."	к	нс	к	к	к	пк	22	16	20	с	17	7	21	с	19	11	19	с	19	с	19	с	19	с	20	8	к				
	Зигфрид Штор (I)	"Эрроуз-A3-K."	к		21	A	19	9	к	13	A	14	с	23	с	к																	
	Кейно Росберг (SF)	"Фиттипальди-F8C-K."	16	с	12	9	8	с	15	с	11	с	к	15	12	17	с	16	с	к													
	Микеле Альборето (I)	"Тиррел-010/011-K."	—	—	—	—	17	A	19	12	20	A	к	23	16	19	с	к															
	Брайан Хентон (GB)	"Тоумен-TG181-Харт"	—	—	—	—	к	к	пк	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к		
	Ян Ламмерс (NL)	"ATS-D4-K."	21	A	к	23	12	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Рикардо Занино (RA)	"Тиррел-010-K."	—	—	24	13	24	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Пьеркарло Гинцани (I)	"Озелла-FA1B-K."	—	—	—	—	—	24	13	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Жан-Пьер Жабуй (F)	"Лижье-JS17-Матра"	—	нс	к	18	ф	16	с	к	19	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Беппе Габбьяни (I)	"Озелла-FA1B-K."	24	A	к	—	20	A	22	с	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к		
	Мигель-Анхел Гуэрра (RA)	"Озелла-FA1B-K."	к	к	к	к	22	A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Дерек Уоррик (GB)	"Тоумен-TG181-Харт"	—	—	—	—	к	к	пк	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к		
	Жак Вильнев (CDN)	"Эрроуз-A3-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Кевин Коган (USA)	"Тиррел-010-K."	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Тот, кому доводилось хоть раз проехать на электричке от Белорусского вокзала Москвы, наверное со мной согласится: трудно придумать занятие более далекое от формулы 1. Тоскливо-индустриальные пейзажи за окном, заброшенные стройки, облезлые стены гаражей и бесконечных складов, грязный, истаявший снег на огромных пустырях. Хмурые люди на обледенелых платформах — в Тестовской, Филых, Рабочем поселке. И тем не менее, стоя в прокуренном тамбуре, я не замечал ни выбитых стекол, ни ободранных, исписанных стен. А думал о том, что вот сейчас увижу кусочек формулы 1. Настоящей. И даже смогу потрогать его руками.

Неделей раньше, 27 января 1995 года, в Лондоне журналистам представляли новый автомобиль команды "Джордан". Присутствующие не скрывали любопытства. Еще бы, ведь "Джордан-195" — во многих отношениях необычная машина — новый конструктор, новый мотор, новый поставщик топлива и масел, новые спонсоры. Но может быть самая необычная, даже сенсационная деталь автомобиля осталась незамеченной. Только те немногие, кто взял на себя труд до конца прочитать техническую характеристику, в конце ее могли обратить внимание на строчку: "Колеса — кованые, из магниевых сплавов, фирмы OZ".



это произошло, крупнейшие газеты мира (и не только спортивные) наутро вышли бы с шапками типа "Джордан" ездит на колесах от "Бурана" или "Русские начинают космические войны в формуле 1".

Вот о чем я думал, когда двери электрички с шипением и лязгом раскрылись. Платформа Сетунь, в двухстах метрах от которой находится ВИАС — Всероссийский институт легких сплавов.

Где же вы, ребята из "Экипа" и "Таймса"? С каким упоением описывали бы вы "один из флагманов советской военной машины". Ведь ВИАС — это авиация и космос, подводные лодки и танки, пушки и ракеты. И потому — отдел пропусков, размером чуть не со сборочный цех "Тиррела", проходная, в которой свободно могли бы поместиться обе печки-автоклавы "Мак-Ларена". И строгостей здесь не меньше, чем в Уокинге — достаточно лишь взглянуть на пугающе длинный список "чего можно, чего нельзя". В "Мак-Ларен" (вернее в его цех) не пускают с фото-, кино- и телеаппаратурой. На территорию ВИАСа проносить нельзя ничего. Выносить, разумеется, тоже.

Но как бы порадовались западные коллеги, встретив у проходной торговцев с огромными кусками мяса и масла, шмотами сала и мешками картошки. Я даже слышу их восхищенный шепот:

СЕТУНЬ, "ИНТЕРЛАГОС", ДАЛЕЕ — ВЕЗДЕ

А. МЕЛЬНИК, фото А. ГУРЕВИЧА и из архива редакции

Кованые! Это уже сенсация: до сих пор колесные диски для гоночных автомобилей отливали. Но в последние годы формула 1 все больше походит на рекламное шоу, все меньше людей интересуется техническими деталями. Литые, кованые ли колеса — какая разница? Вот если бы они были квадратными! И никто из посвященных не смог или не захотел расшифровать журналистам загадочную белую надпись, украшавшую черные диски "Джордана" — FORGED BY VILS. Никто не шепнул, что такое "отковано ВИАСом". Потому как, если бы



"Какая прелесть!" — это когда из проходной выходят несколько женщин с большими коробками в руках. Охране не приходит в голову их остановить — все понимают, не ноу-хау, чай, выносят, зимние сапоги привезли...

Впрочем, все это лишь к слову. И несколько не умаляет того факта, что ВИАС не только был, но и остался серьезнейшим предприятием с колоссальным опытом и хорошими перспективами. О том что "был", напоминает монумент работы Эриста Неизвестного, установленный на территории института в память о тра-

гическом полете Добровольского, Волкова и Пацаева. В том, что "остался", убеждают врачи, использующие созданные здесь уникальные материалы с "памятью формы" и титановые шпильки для сращивания костей, и даже... священники, слушая звон отлитых в ВИАСе колоколов. А в 1989 году здесь решили заняться колесными дисками для автомобилей.

Начинали не на пустом месте. Когда-то в Сетуни проходили испытания колеса для всех советских военных и гражданских самолетов. Диски для "Бурана", первого отечественного космического челнока сделали тоже здесь. Но первый оказался также и последним, а заказов от авиастроителей поступало все меньше. Тогда-то и было решено использовать уникальную технологию в автомобильном деле.

Так появилась "Звезда ралли" — первый кованный колесный диск для автомобилей ВАЗ. Его испытывали в спортлаборатории "Нагатино". Потом были колеса для гоночных КамАЗов и "Нивы", участвовавших в рейдах-марафонах "Париж—Кейптаун" и "Париж—Пекин". Для немецкого кроссмана Петера Мюкке и эстонца Яануса Лигура. В 1992 году совместно с Александром Потехиным сконструировали и изготовили кованные диски для "Эстонии" формулы 1600. А по заказу итальянской фирмы "Спидлайн" сделали партию колес участникам "Кампionato итальяно велочита туризмо" — 13-, 14- и 15-дюймовые диски для "Рено", "Пежо" и "Форда".

Отсюда до формулы 1 было уже рукой подать. И в 1993 году по заказу той же "Спидлайн" "колесный" отдел ВИАСа, возглавляемый Семаром Тимофеевичем Басюком, взялся за разработку технологии и изготовление дисков для автомобиля Ф1.

Но почему же теперь OZ, а не "Спидлайн"? Басюк хитро шурит в ответ: "Мы пришли на этот рынок неопытными новичками. Но вовсе не хотели, чтобы нас облапошили. Поэтому прощупывали многие фирмы — работали и со "Спидлайном", и с немецкой BBS. А видели бы вы, как мы с OZ торговались! Только что до рукопашной не доходило".

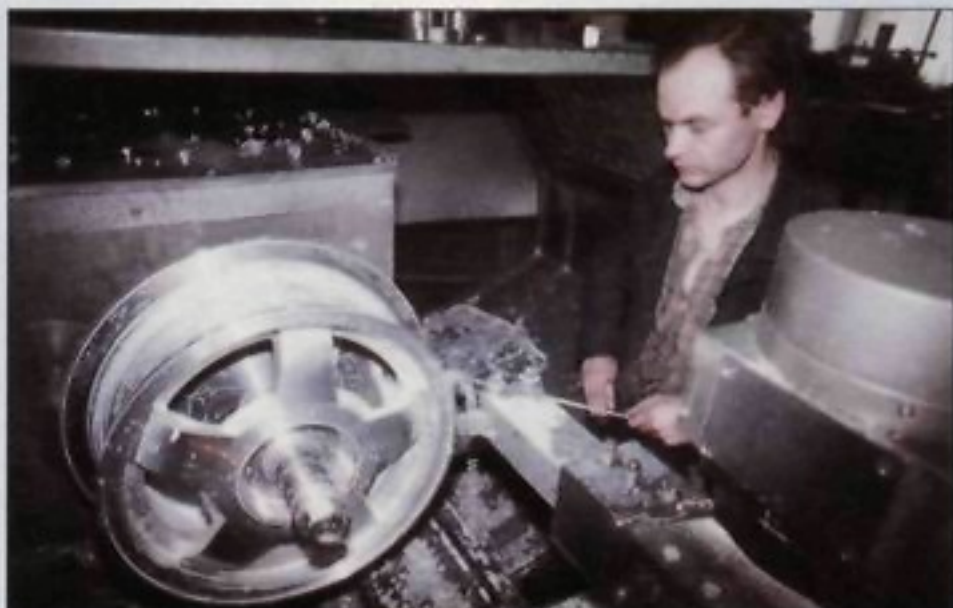
В конце концов условия, предложенные итальянцами из OZ, устроили ВИАС, и было подписано годичное соглашение. В Сетуни изготавливают диски и отсылают самолетом в Италию для оконча-



тельной обработки и окраски. Там же на русские колеса ставится фирменное клеймо OZ и та самая надпись "отковано ВИАСом". Из-за нее-то и спорили больше всего с итальянцами.

На первый взгляд может показаться, что условия невыгодные, прямо-таки кабальные. Мы им колеса делаем по уникальной технологии, а они только покрасят,

да за свое выдают. Несправедливо! На самом же деле торговля, которую в последнее время чаще называют умным словом маркетинг, — дело тонкое. В гоночном автомобиле нет мелочей, и каждая кажущаяся самой незначительной деталь может стоить пилоту жизни. Поэтому не известные никому русские могут хоть до посинения доказывать всем,



что их колеса не только на триста граммов легче, но и прочнее итальянских и немецких. На веру такие утверждения не принимают. Вот почему нужно было найти солидного партнера, который, так сказать, поручился бы за новинку. Так что не стоит думать, будто OZ только красит. Авторитетная фирма рискует своим именем, а это стоит денег. Ведь в случае, не дай Бог, поломки виноватой окажется именно она, а не затерянный где-то в русских снегах ВИАС.

Однако такое положение чревато и некоторой опасностью. Проноры итальянцы могут выведать технологию и сами будут делать колеса. И снова Басюк хитро улыбается: "Выведать? Ну-ну. Впрочем, технология-то известна не нам одним — американцы и японцы ею владеют. Но мы об этом подумали загодя, и уже сейчас у нас есть сюрприз для формулы 1: колеса 1996 года будут еще легче и прочнее. К тому же мы купили новое оборудование и сами теперь сможем и доводить диски, и красить. Так что опасаться следует скорее OZ".

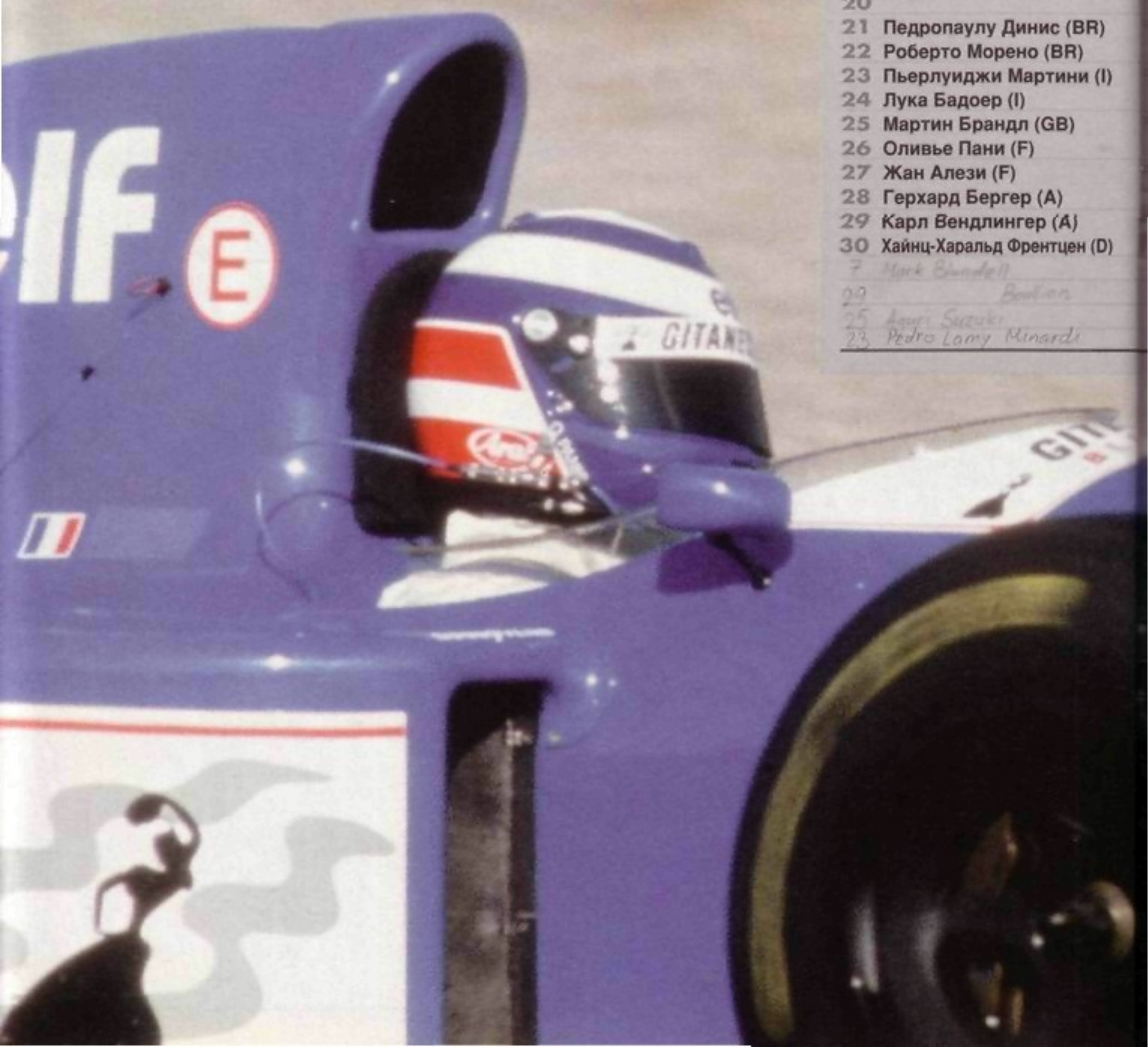
Я бродил по цеху, подмечая отнюдь не блестящие чистотой рязанские токарные станки и курилку, никак уж не похожую на комнату отдыха в "Мак-Ларене". У токаря, совсем еще мальчишки, спрашивал, сколько он зарабатывает, переводил в доллары, сравнивал с ценой одного колеса формулы 1 и тихо грустил. Удивляли банки и баночки, стоявшие на полу тут и там — худая крыша цеха текла. Очень трогательно выглядели написанные от руки ярлыки на коробках — не самого, нужно сказать, презентабельного вида — в этот день как раз отправляли очередную партию в Италию. Но — странное дело. Все эти неустройства не мешали понять главное: в первом этапе чемпионата мира формулы 1 на бразильском "Интерлагосе" поедут машины на наших колесах! Придуманных и сделанных в Москве, в Сетуни, руками русских людей.

Тот, кто не хочет работать, как известно, ищет причину. Тот, кто хочет — находит возможность. Дня не проходит, чтобы кто-нибудь не спросил: "Когда же у нас будет формула 1?" Или кто-нибудь не ответил: "Куда нам! Тут нужна инфраструктура, спонсоры, миллионы..." Когда будет формула 1? Да она уже есть — в Сетуни. /

F1

1995

- 1 Михаэль Шумахер (D)
- 2 Джонни Херберт (GB)
- 3 Юкио Катаяма (J)
- 4 Мика Сало (SF)
- 5 Деймон Хилл (GB)
- 6 Дейвид Култард (GB)
- 7 Найджел Мэнселл (GB)
- 8 Мика Хаккинен (SF)
- 9 Джанни Морбиделли (I)
- 10 Такачико Иноуэ (J)
- 11 Хидеки Нода (J)
- 12 Йос Ферстаппен (NL)
- 14 Рубенс Баррикелло (BR)
- 15 Эдди Эрвин (GB)
- 16 Бертран Гашо (B)
- 17 Андреа Монтермини (I)
- 19
- 20
- 21 Педропаулу Динис (BR)
- 22 Роберто Морено (BR)
- 23 Пьерлуиджи Мартини (I)
- 24 Лука Бадоер (I)
- 25 Мартин Брандл (GB)
- 26 Оливье Пани (F)
- 27 Жан Алези (F)
- 28 Герхард Бергер (A)
- 29 Карл Вендлингер (A)
- 30 Хайнц-Харальд Френтцен (D)
- 7 Mark Blundell
- 29 Boudier
- 25 Auri Suzuki
- 23 Pedro Lamy Minardi



	1 BR 26.03	2 BA 9.04	3 ESM 30.04	4 E 14.05	5 MC 28.05	6 CDN 11.06	7 F 2.07	8 GB 16.07	9 D 30.07	10 H 13.08	11 S 27.08	12 I 10.09	13 P 24.09	14 D 1.10	15 J 22.10	16 J 29.10	17 AUS 12.11	Очки	Место
Бенеттон ^W	10	4		10	10	2	10		10		10		6	10	10	10			
Беретел ^W		3		6	3			10	3	3		10		2	1	4			
Билъямс ^W		10	10	3	6		6			10	6		4		4		1	2	
Мак-Ларен ^W	6		3				4	4	6	6			10	4	6			10	
Феррари ^W	3		2									6				6		4	
Фероуз ^W						1													
Фиттек ^W																			
Форд ^W						6	1	2			1			3					
Ласифик ^W				2		4								4		3			
Марусс ^W																			
Морти Корес ^W																			
Минарди ^W																			
Микъе ^W							3				4								
Феррари ^W	2	6	6	1		3	2	1					2	6	2		2	6	
Фубер ^W	4	1	4	4	4	10		6		4	4		3		3				
		2	1		1						3	4	1						
	1				2			3			2	3					3		
									2			1							
									1										



ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АНАТОЛИЯ БРУМА

В автомобильном ралли таких людей не так уж много. Обычно кто-то находит свое призвание в профессии механика, другой не видит себя иначе, как за рулем спортивной машины, третий с упорством стремится к вершинам штурманской науки. И очень редки случаи, когда сплав всех этих специальностей рождает авторитетного тренера. Таков Анатолий Брум, инженер по двигателям внутреннего сгорания, мастер спорта международного класса как штурман и как пилот, заслуженный тренер России.

Раллисты, как известно, имеют охоту к перемене мест. К этому принуждают их календарь соревнований. В детстве и юности Толя Брум тоже много путешествовал, хотя тогда и не помышлял ни о каком спорте. Сначала был Сахалин, где он родился в местечке, издавна считавшимся классическим приютом для каторжан, затем учеба в средней школе Костромы и технологическом институте Ярославля. Получил направление на одно из оборонных предприятий Тулы. Другие бы радовались — Москва под боком. А Брум неожиданно для себя решает податься в дальние края. Пошел в Минобороны и добился перераспределения на Ижевский машиностроительный завод. Единственный, из почти 70 молодых специалистов, приехавший туда, попал в бюро дорожных испытаний.

Своим крестным отцом в спорте Анатолий Брум считает Владимира Абрамяна, бывшего тогда заместителем главного конструктора. Именно он решил наладить на Ижмаше в конце 60-х годов мелкосерийное производство спортивных машин.

Для нового дела своих специалистов не хватало. И из разных мест СССР в Ижевск приглашаются наиболее известные по тем временам раллисты с инженерной закладкой — литовцы Стасис Брундза, Каститис Гирдаускас, одессит Сергей Вукович, эстонцы Гуннар Хольм, Тойво Сепп, латыш Виктор Спрукт и многие другие. Ижевские «москвичи-412» вскоре стали доминировать в чемпионатах Советского Союза, выступали на этапах чемпионатов Европы и мира. Одновременно создавалась знаменитая ижевская школа автоспортсменов: в разные годы ее представляли Лев Морозов, Анатолий Козырчиков, Александр Окулич, Владимир Гольцов, Константин Антропов, Александр Грайф, Владислав Штыков, Виктор Школьный, Ренас Мухаметзянов, а ныне Сергей Балдыков.

Одним из первых воспитанников этой школы был Анатолий Брум. Попав в Бюро испытаний автомобилей в условиях соревнований сначала механиком, он проходил затем штурманскую выучку у Стасиса Брундзы. Как правило, перед соревнованиями они недели две утюжили скоростные участки по десять часов в сутки. Стасис добивался от своего напарника мгновенной реакции, внимания к любым мелочам, безупречной дикции при чтении стенограммы — всего того, из чего рождается полная совместимость экипажа. Брум один из первых в совершенстве освоил составление новой по тем временам легенды, основанную на цифровых обозначениях сложности поворотов. Он был напарником многих пилотов, но наиболее успешным было его содружество с Брундзой. Вместе с ним дважды становился чемпионом СССР.

Брум и сам выступал за рулем спортивных машин. И здесь удивлял всех своими способностями.

В 1981 году Анатолий Георгиевич был приглашен в Москву на тренерскую работу со сборной СССР в ЦАМК. Семь побед в Кубках дружбы наших раллистов в споре с заводской профессиональной командой «Шкода» — в них есть и доля труда Брума.



Снимки из архива Анатолия БРУМА
комментирует Б. ЛОГИНОВ



Кострома, 1960-й год. Толье лишь 15 лет, но он уже за рулем отцовской "Волги-ГАЗ-21". Видимо, из-за чрезмерного, по мнению родной сестры, пристрастия к технике она не называла его иначе, как "Шурупом". Водительские права будущий чемпион страны получил в семнадцать с половиной лет и тут же на автомобиле отправился в дальнее путешествие до Одессы — возил на отдых мать и сестру.



В 1970 году два ижевских экипажа впервые выступили за рубежом — на этапе чемпионата Европы "Рейд польский" в Кракове. Машина имела двигатель объемом 1500 см³, форсированный до 85 л.с., и усиленную подвеску. Почти всю трассу соревнований экипаж в составе Льва Морозова и Анатолия Брума шел на пятом месте в абсолютном зачете, но за 100 километров до финиша вынужден был сойти из-за поломки коробки передач.



Первое в жизни Анатолия Брума ралли — чемпионат России 1969 года в Ярославле и сразу же победа на "Москвиче-412Иж". Он даже расстроился: как же так, у него только третий разряд и такой успех. Впрочем, чему удивляться — ведь рядом с Анатолием не кто иной, как его напарник Стасис Брундза, выдающийся литовский гонщик, впоследствии десятикратный чемпион СССР. Стасис прославился и организаторскими способностями: на Вильнюсском авторемонтном заводе он создал экспериментальный участок, переросший затем в цех, где долгое время готовились раллийные и кольцевые машины "Лада-ВФТС". За рубежом их называли советскими "фиатами-абартами".



Вот так долгое время ижевская команда вынуждена была добираться до места соревнований. Между столицей Удмуртии и Казанью на участке в 250 километров дороги как таковой практически не было. Обратите внимание, в салоне застрявшего автомобиля не видно каркаса безопасности. Но он есть и установлен внутри обшивки салона. Дуги тогда делались из... стволов автоматов. Крайний слева — Владимир Умняшкин, ныне главный инженер "Ижмаша", справа — Анатолий Брум (1971 год).

В 1972 году в Ижевске подготовили автомобили для всех экипажей сборной команды СССР, собиравшейся на ралли в Польшу и ГДР. Карбюраторы установили от "Чайки". В Польше, где разыгрывался этап чемпионата Европы, дуэт Брундза—Брум занял первое место в классе и третье в абсолютном зачете. Впереди оказались лишь итальянец Р. Пинто на "ФИАТе-Абарт" и немец Вальтер Рерль ("Форд-Капри"), ставший вскоре первым двукратным чемпионом мира. Второй слева — Л. Морозов, далее — А. Козырчиков, Э. Лайдо, А. Брум, В. Спрукт, А. Тыкке (тренер) и Т. Сепп.





Карл Владимирович Сочнов около десяти лет фактически возглавлял сборную команду СССР, хотя и не был штатным работником ЦАМКа или каких-нибудь других спортивных организаций. Кандидат технических наук, преподаватель Московского авиационно-технологического института внес много нового в подготовку водителей и штурманов, в частности существующую поныне запись стенограмм скоростных участков, используя финский аналог.



Еще один выдающийся литовский раллист Каститис Гирдаускас, десятикратный чемпион СССР. В начале своей спортивной карьеры он три года выступал на ижевских «москвичах». У него было много штурманов и Брум в их числе, но чаще всего в напарники Каститис выбирал родного брата Арвидаса. О таких, как Гирдаускас, говорят: раллист от Бога. Он почти без тренировок показывал на скоростных участках результаты, недоступные другим спортсменам сборной команды страны.



Знаменитый «ФИАТ-Абарт». Эти специальные раллийные машины имели мощность порядка 220—240 л.с. и доминировали в конце 60-х и начале 70-х годов на международной арене. «Абарты» были весьма дороги, но для сына главы польского правительства Анджея Ярошевича это не стало препятствием. Несколько сезонов он, как и Рyszard Жишковский (на снимке), выступал на нем в европейском первенстве.



Ипподромные автогонки начали проводиться в Ижевске с 1971 года. В них сразу не без успеха стал выступать Анатолий Брум. Эпизод дополнительного заезда за первое место в 1975 году между А. Окуlichem (слева) и А. Брумом. Ставка в споре — впервые учрежденный по-настоящему ценный приз — цветной телевизор. Победил в довольно жесткой борьбе Брум, которому достался главный трофей.



Экипаж А.Брум—С.Штин на трассе ралли «Татры» в Чехословакии в 1976 году. Скоростные участки на узких улицах городов тогда были обычным делом. В этом соревновании ижевчане заняли третье место в классе машин с двигателем 1600 см³, а Брум второй раз выполнил норматив мастера спорта международного класса. Уже как пилот.



Анатолий Брум и пилот Сергей Вукович (справа) на финише этапа чемпионата мира ралли «Акрополис» 1979 года. Они десятые в абсолютном зачете и вторые в классе на ВАЗ-21011 с двигателем 1600 см³.





СЕАТ НАСТРОЕН СЕРЬЕЗНО

Разочарованные безуспешными попытками составить достойную конкуренцию лидерам в ралли-рейдах руководители СЕАТа, крупнейшего в Испании производителя автомобилей, отказались от своего проекта "Толедо-Марафон".

Все внимание решено переключить на чемпионат мира по ралли. О серьезности намерений говорит тот факт, что испанская фирма объявила о желании стартовать уже в нынешнем году в шести этапах первенства — в Португалии, Греции, Финляндии, Испании, Италии и Англии.

Для раллийных трасс выбрана модель "Ивиса". Одну из машин, подготовленную по группе А, будет пилотировать Эрвин Вебер, другую — группы N — Антонио Риус. Однако к середине года СЕАТ обещает подготовить и гомилогировать собственный "кит-кар".

● На 64-м году жизни в Москве скончался бывший начальник отдела автоспорта ЦАМКа, редактор сборника информационных материалов по автоспорту, международный хронометрист Виктор Антонинович Стеллиферовский.

● Знаменитый мотогощик Рэнди Мамола стал папой. Жена Барбара подарила ему сына. Фантазер Рэнди нарек новорожденного весьма необычным двойным именем — Дакота-Эдвард.

● Экс-чемпион мира Кеке Росберг и другой финский пилот Ф1 Юрки-Ярви Лехто решили попытаться счастья на обледенелой трассе "Арктик ралли", первого этапа чемпионата Европы. Увы, оба пилота, привыкшие к тепличным условиям кольцевых гонок, не достигли финиша.

НОВАЯ БИТВА У ЭЛЬ-АЛАМЕЙНА

После пятидесяти лет тишины египетская пустыня у Эль-Аламейна вновь наполнится шумом моторов. Правда, на сей раз не воинственным рыком танков корпуса Роммеля, а благородным звуком спортивных машин.

Организатор "Ралли Фараонов" Фенуй решил отказаться от традиционной схемы проведения рейдов и предложил участникам на автомобилях, мотоциклах и грузовиках безостановочную гонку на дистанцию 1320 км. Назвал он ее "Кэнионболл", что означает "Пушечное ядро". Таким было прозвище известного американского гонщика Бейкера, который в 1914 году на мотоцикле "Индия" впервые пересек США от океана до океана через долину Смерти за 11 дней 12 часов и 10 минут. А год спустя он улучшил это достижение на 4 часа 50 минут уже за рулем автомобиля "Штутц".

Как и в случае с Бейкером, участникам "Кэнионболла" надо будет самым выби-



рать маршрут. На дистанции предусмотрено всего 12 обязательных контрольных пунктов.

Любопытно, что спортсменам разрешено ехать только в светлое время суток. Заночевать им придется там, где застанет их последний луч солнца. А чтобы никто не смог под покровом темноты продвинуться поближе к финишу, на всех машинах будет установлен специальный "черный ящик", который позволит организаторам следить за расположением участников с точностью до метров.

Если и у нас в стране найдутся желающие покатать "Пушечным ядром", за консультациями они могут обратиться в Российскую автомобильную федерацию по телефону 921-46-90.

ЗАКАРИНУ!

ГОЛОСУЙТЕ ЗА КАРИНУ!



Наши коллеги из "Острелиан Моторсайкл Ньюс" занялись самым беззащитным лоббированием. И, безусловно, приятным. Ведь отстаивают они интересы не военно-промышленного комплекса, не фермеров, не сексуальных меньшинств, а красоты Карины, одной из кандидаток на звание "Плейгел года" — конкурса, организованного австралийским "Пентхаузом".

Призыв к своим читателям голосовать за очаровательную 21-летнюю блондинку журналисты поместили рядом с фотографией, где она позирует в легких одеждах на "Ямахе YZF-750SP". А так как все мужское население планеты делится на тех, кто обожает симпатичных женщин и тех, кто без ума от красивых мотоциклов, можно быть уверенным — победа Карине обеспечена.



Vote 1, Karina...

If you turn to the centre page of this issue of AMCN, you'll find a beautiful Karina riding a Yamaha YZF 750SP Superbike. Twenty-one year old Karina featured as Australia's Penthouse Girl of the Month in August 1994, and is one of the finalists for the highly sought 1995 Pent of the Year award. Karina is riding AMCN readers to ride to her speed for the title by voting their votes through Australian Penthouse in her favour. By the way, previous Penthouse Girls who've ridden up the Pent of the Year award and featured in AMCN's main pages have included Kelly Hall (1991), Sue Ellen Dunsford (1992), Indul Murea (1993) and Shelly Newman (1994). Will Karina keep the perfect record intact and make it five in a row? Karina certainly hopes so...



ТРУДНЫМИ ТОРГОВЫМИ ПУТЯМИ

Продолжается четырехмесячная — с ноября по март — трудовая вахта Деймона Хилла во имя процветания "Ротманс Интернешнл". После того, как английский гонщик поработал живым рекламным щитом сигарет в бело-синих пачках в Пекине и Гонконге, Москве и Афинах, ему пришлось потрудиться и у себя дома. Правда, в британской столице реклама намного изощреннее. В этом можно убедиться хотя бы по полному отсутствию знакомого цветового сочетания. А ведь на снимке — момент торжественного открытия... недавно отреставрированной табачной лавочки "Ротманс" на фешенебельной лондонской улице Пелл-Мелл.

"ИНДИ" В ГОСТЯХ У МИККИ МАУСА



В войне, которую ведет в последнее время хозяин знаменитой 500-мильной гонки в Индианаполисе Тони Джордж против организаторов чемпионата формулы CART, похоже, настала пора решительных сражений. Он объявил об основании собственной гоночной серии, так называемой, IRL ("Инди Рэйсинг Лиг") и даже назначил дату первого этапа — 27 января 1996 года. Любопытно, что состязания эти пройдут на новом овальном треке в Орландо, который будет построен в самом центре парка развлечений "Диснейворлд" — "200 миль Диснея" — это потрясающе, — сказал Ал Вайсс, вице-президент компании "Уолт Дисней". — За последние годы это будет, пожалуй, самое значительное событие в штате Флорида, и наша фирма горда тем, что мы имеем к нему отношение.

● Пресс-атташе ФИА Мартин Уайтекер перешел на работу в "Форд-Моторспорт-Европа", где будет заниматься связями с общественностью.

● После тяжелой и продолжительной болезни скончался известный советский мотогонщик Анатолий Галанский.

● Самый большой в Европе картодром под крышей откроется в мае неподалеку от французского города Авиньона. Длина трассы составит 520 метров, а ширина на всем протяжении — шесть. Проект картодрома создал небезызвестный гонщик Филипп Гаш.

● Клаудио Ломбарди — шеф мотористов "Скудерии" поменялся должностью с Паоло Мартини, который до сих пор возглавлял отделение серийных моторов фирмы "Феррари".

ПОДЕЛИСЬ УДАЧЕЙ СВОЕЙ

Можно только позавидовать умению американцев извлекать выгоду из всего на свете, используя порой одно и то же событие по нескольку раз. Казалось бы, две свои победы в "Инди-500" Эмерсон Фиттипальди заставил работать на всю катушку. И сок пил на пьедестале с собственных апельсиновых плантаций, и диски колесные рекламировал ("попробуйте мои колеса, если хотите быть таким же быстрым!"), и пиджаки стильные от Хьюго Босса продавал. А совсем недавно помочь бразильцу решила супруга. "Если вы хотите приобщиться к победному духу, купите эти прелестные ожерелье и сережки!" — призывает рекламный буклет фирмы "Тереза Хотте Лимитед". — "Ведь морской конек — талисман Терезы Фиттипальди — принес удачу ее мужу".

From Teresa Fittipaldi to You

Teresa Fittipaldi, a powerful, now you too can have a winning spirit. Teresa Fittipaldi's good luck charm is available. Order yours today and get some of it's luck right away.

Teresa Hotte Limited, Inc.
950 South Orange Avenue
Orlando, Florida 32826
1-800-358-9610

МЫ ОСТАЛИСЬ БЕЗ "ЗОЛОТА"

Б. ЛОГИНОВ, фото А. ГУРЕВИЧА

Как удачно начался для российских гонщиков нынешний юбилейный, 30-й личный чемпионат мира по зимнему спидвею! Наша новая "звезда" Вячеслав Никулин из Дальнегогорска уверенно победил и в первый, и во второй дни стартового этапа первенства — Гран-при России в подмосковном Красногорске. Прошлогодний чемпион, москвич Александр Балашов, имевший три обидных схода из-за неисправности мотоцикла, проигрывал всего одно очко шведам Пер-Олову Сирениусу и Стефану Свенссону (у обоих оказалось по 34). Словом, вряд ли у кого возникли сомнения после соревнований в Красногорске, кто же в конце концов будет победителем мирового первенства. Конечно же, Никулин или Балашов. Все ждали острейшей борьбы между ними.

И вдруг, как гром среди ясного неба. Последующие два этапа — Гран-при Германии и Польши — практически вычеркнули этих явных фаворитов из числа претендентов на золотую медаль. Более того, им, судя по всему, теперь трудно попасть на пьедестал.

В Берлине россияне стартовали максимально возможным количеством участников — шестером. Кирилл Драгалин, бывший в Красногорске запасным, набрал там 10 очков — больше, чем швед Ола Вестлунд.

и стал по правилам ФИМ основным гонщиком чемпионата.

Первый день закончился для наших благополучно. Вновь неудержим был Никулин, который выиграл все квалификационные заезды и главный финал. Здесь его основным соперником был Балашов, финишировавший вторым, а также Сирениус (третье место) и Валерий Иванов, замкнувший четверку сильнейших. Никулин с тремя подряд победами в Гран-при увеличил отрыв, но и Александр обошел Свенссона, сравнявшись по набранным очкам с Сирениусом.

Тут следует сделать небольшое отступление. Дело в том, что в Германии для зимнего спидвея используются только искусственные дорожки. Как правило, они замораживаются до такой степени, что лед становится хрупким, будто стекло. К концу соревнований на поворотах образуются глубокие колеи. Нужна

падения, особенно во второй половине соревнований. Увы, одно из них стало роковым для двух россиян.

Во второй день Никулин опять выиграл все квалификационные заезды. Вместе с ним в главный финал пробившись Свенссон и Драгалин (по 12 очков), а также Балашов (11). Никулин выиграл старт, но на втором повороте попал в злополучную глубокую колею. Его бросило в сторону.

Балашов, мчавшийся следом, вроде бы увернулся от столкновения.

Но тут мотоцикл Вячеслава снова подпрыгнул и ринулся влево. И



здесь Александр уже ничего поделать не смог. Его увезли на "скорой" в госпиталь с глубокими порезами на ноге. Вердикт главный арбитр вынес такой:

Никулин — виновник падения получает четвертое место и 16 очков, Балашов — третье и 17 пунктов.

В переезде участвовали лишь двое — Драгалин и Свенссон. На том же втором повороте швед упал. Так Кирилл одержал свою первую победу в серии Гран-при.

В Берлине Никулин подписал контракт с известным настройщиком мотоциклов из Германии Эриком Байером. Забегая вперед, отметим, что Вячеслав вскоре отказался от его услуг и предпочел воспользоваться услугами Юргена



тщательная чистка, а как раз ею организаторы пренебрегают. Специальные машины не имеют щеток и вместо того, чтобы полностью удалить с дорожки ледяное крошево, лишь засыпают его в коварные выбоины, делая их незаметными. Отсюда многочисленные



Баумангартена, представителя фирмы "Кастроль" в Гамбурге.

На необкатанном байеровском мотоцикле Вячеслав поехал после Гран-при Германии в Инцель, где проходил полуфинал отборочного турнира для участников, претендующих на шесть мест в личном чемпионате мира-96. Организаторы этих соревнований пригласили вместе с Никулиным всех сильнейших гонщиков этого года для показательных выступлений, пообещав каждому по две с половиной тысячи немецких марок. Перед заездами Вячеслав решил попробовать новый мотоцикл. Конечно, нужно было ехать осторожно, но он, желая, видимо, поразить переполненные трибуны, развил предельную скорость.

третьем — его подстерегла новая неудача. Опять на повороте машину переставило поперек дорожки. Здоровой рукой Никулин, конечно же, удержал бы ее, но тут он не в силах был сделать это — еще одна травма. На этот раз — колена. Во второй день Вячеслав не выступал.



Вновь глубокая колея, машину одбросило, а неисправная

вилка не смягчила удар переднего колеса. В итоге — падение и перелом фаланги пальца правой руки.

Никулин с Балашовым все же приехали в Варшаву на Гран-при Польши. Вячеслав в двух первых сериях заездов выступил неплохо, но в

Балашов, несмотря на последствия недавней травмы, в первый день даже попал в главный финал, где был четвертым. Но в воскресенье после падения он вывихнул локтевой сустав и снова отправился в Германию, чтобы продолжить лечение.

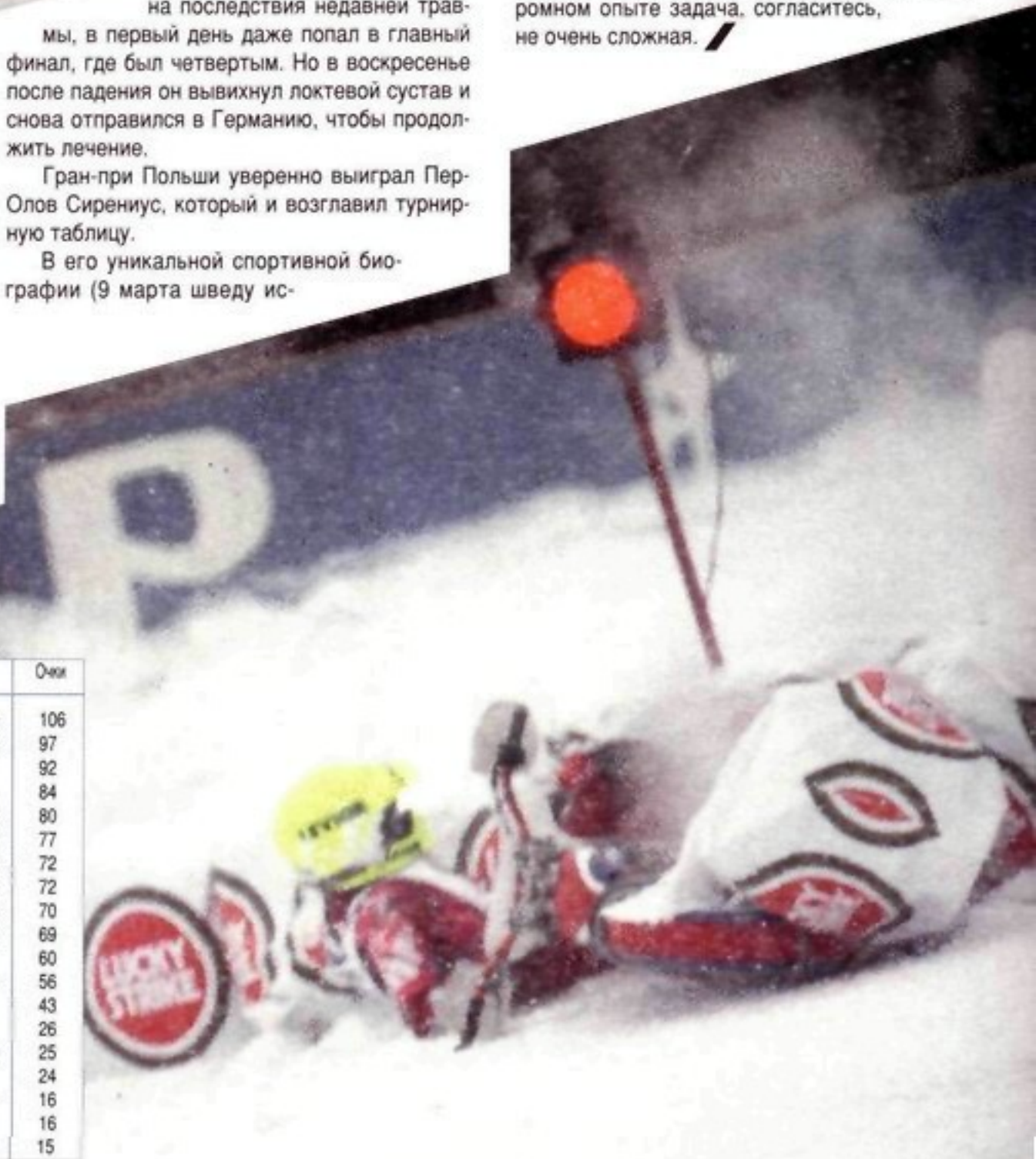
Гран-при Польши уверенно выиграл Пер-Олов Сирениус, который и возглавил турнирную таблицу.

В его уникальной спортивной биографии (9 марта шведу ис-

полнилось 47 лет) это второй случай, когда он, что называется, в двух шагах от чемпионского титула. Однажды Сирениус в дополнительном заезде за "золото" уступил Сергею Иванову, но теперь ему, похоже, никто не мешает.

Возможно, Балашов, занимающий третью строчку в турнирной таблице, выступит на заключительных четырех гонках Гран-при Голландии и Норвегии. И даже в том случае, если он выиграет их, что маловероятно, это не страшно для шведа. Сирениусу достаточно во всех оставшихся этапах занимать места не ниже третьего. При его огромном опыте задача, согласитесь, не очень сложная.

	RUS	D	PL	Очки
1. Пер-Олов Сирениус (S)	17 17	17 15	20 20	106
2. Стефан Свенссон (S)	18 16	14 18	15 16	97
3. Александр Балашов (RUS)	15 18	18 17	16 8	92
4. Вячеслав Никулин (RUS)	20 20	20 16	8 —	84
5. Валерий Иванов (RUS)	10 15	16 4	17 18	80
6. Кирилл Драгалин (RUS)	— 10	12 20	18 17	77
7-8. Михаэль Ланг (D)	9 12	15 14	9 13	72
7-8. Сергей Иванов (PZM-RUS)	16 14	8 6	14 14	72
9. Владимир Фадеев (RUS)	11 11	10 13	10 15	70
10. Станислав Кузнецов (KAZ)	13 13	13 7	11 12	69
11. Яри Ахлбом (SF)	7 9	11 11	13 9	60
12. Владимир Лумпов (RUS)	14 3	9 12	7 11	56
13. Антонин Клатовски (CZ)	4 7	6 10	12 4	43
14. Роберт Ян Мунником (NL)	8 4	— 8	— 6	26
15. Ола Вестлунд (S)	3 6	— —	6 10	25
16. Ярмо Хирвасойя (SF)	12 2	3 —	4 3	24
17. Георг Ланденхаммер (D)	— —	7 9	— —	16
18. Юрий Иванов (PZM-RUS)	6 —	— 3	— 7	16
19. Бронислав Франц (CZ)	— 8	4 —	3 —	15



СЕМЬ БЕД —

Б. ЛОГИНОВ, фото А. ГУРЕВИЧА и В. КНЯЗЕВА

Через неделю после того, как в Варшаве стало ясно, что на трон в личном спидвею никому из россиян взойти не придется, наши гонщики уступили победу шведам и в командном первенстве. За всю историю этих соревнований мы проигрывали ранее лишь дважды: в 1983 году в Западном Берлине сборной ФРГ и в 1985 в Инцеле — тем же шведам.

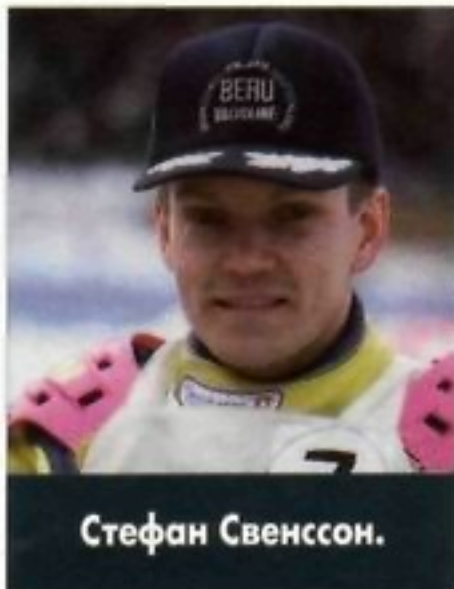
Конечно, проще всего объяснить неудачу травмами наших лучших гонщиков Александра Балашова и Вячеслава Никулина, которые не смогли приехать во Франкфурт-на-Майне, где состоялся командный чемпионат. Наверное, если бы речь шла о любой другой сборной такая причина была бы безоговорочно справедлива. К примеру, шведы, потеряв Сирениуса и Свенссона, наверняка оказались бы в хвосте турнирной таблицы. Другое дело команда России. Посмотрите, кто был заявлен в ее составе: чемпион личного первенства 1993 года и победитель последних двух командных Владимир Фадеев, дважды "золотой" медалист Валерий Иванов и стремительно прогрессирующий Кирилл Драгалин. С такими гонщиками вполне можно было рассчитывать на успех.

Одно обстоятельство только, видимо, не учло руководство сборной России — отношение наших ведущих ледовиков к командному чемпионату стало прохладным. Причина, думается, весьма прозаическая: победитель каждого дня Гран-при личного первенства получает три с половиной тысячи долларов, здесь же каждый из "золотого" коллектива за субботнюю и воскресную гонки — всего тысячу. Но не только разница в денежных выплатах изменила отношение. К тому же, не исключено, что в сознании наших спортсменов нет-нет да и зародится мысль: зачем выкладываться

полностью и рисковать в командных гонках, когда куда важнее остаться в числе сильнейших в личном чемпионате и на будущий год снова стартовать в серии Гран-при. Повторяем, именно у наших, потому что в отличие от своих зарубежных соперников, они в самом невыгодном положении: при любом раскладе нынешнего личного первенства двое из шести окажутся лишними.

В этой ситуации, наверное, следовало бы ввести в состав нашей сборной свежие силы — Юрия Поликарпова из Дальнегогорска, например, которому не было равных на полуфинале отборочного турнира в Инцеле, и Игоря Яковлева из Ижевска, занявшего там третье место. Эти, еще не избалованные успехами в высшем свете гонщики, а также К. Драгалин, не имеющий ни одной медали международного достоинства, наверняка оказали бы шведам более упорное сопротивление.

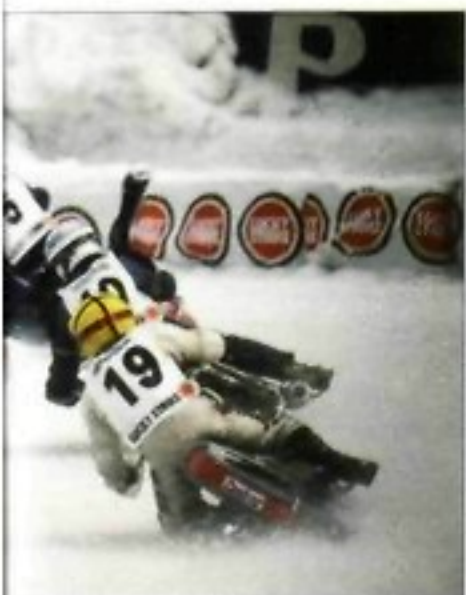
И все же возьму на себя смелость утверждать, что и в нынешнем составе мы выиграли бы, останься прежняя система проведения чемпионата. Она предусматривала участие от каждой команды трех спортсменов, в том числе запасного, который обязан был ежедневно провести минимум четыре заезда, остальные двое — по шесть. Именно шведы, которые были так близки к победам два последних года, проигрывали, в конце концов, нам из-за слабого выступления запасного спортсмена. Ныне появилось всего семь команд, и ФИМ решила не проводить полуфиналы и всех допустить на искусственный лед Франкфурта по принципу давно изжившей себя парной гонки — ежедневно все коллективы встречаются между собой по одному разу, причем в составе каждого по два спортсмена. Это уравнило шансы команд, которые ранее испытывали проблемы с резервом. Запасных, прав-



Стефан Свенссон.



ОДИН ОТВЕТ



Пер-Олов Сирениус.

да, привезли все, но большинство из них превратилось в наблюдателей. Конечно, от такого поворота событий в проигрыше оказалась лишь сборная России, имевшая троих, примерно равных по силам гонщиков.

Соревнования открылись поединком Россия—Германия. И первая неожиданность. Хотя Драгалин выиграл заезд, мчавшийся вторым Иванов неожиданно прозевал на последнем повороте рывок малоизвестного Георга Ланденхаммера. Счет только 4:2 в пользу команды России. Затем мы закончили вничью 3:3 встречи со шведами и сборной Казахстана. Кстати, ее лидер Станислав Кузнецов был неудержим на этом чемпионате, набрав наибольшее количество очков среди всех участников. Остальные поединки россияне выиграли с одинаковым счетом 5:1. После первого дня мы опережали шведов на два очка. Еще ничто не предвещало беды.

Уверенно начали наши и второй день: победа над сборной Финляндии 5:1. И снова осечка. Кирилл Драгалин во встрече с гонщиками Голландии повторил ошибку Валерия Иванова, пропустив Роберта-Яна Мунникова на самом финише — 4:2. И все же перед решающим поединком со шведами мы были впереди на три очка.

Но неожиданно в ледовой дружине России возник конфликт. Драгалин просил замену, так как, по его мнению, мотоцикл плохо стоял на дорожке, а Иванов отказывался от заезда, ссылаясь на то, что не готов к серьезной борьбе. Старший тренер Сергей Александрович Старых оказался в сложном положении: приказы в такой ситуации — не лучший выход. Конечно, оптимальный вариант Фадеев—Драгалин, ведь у Кирилла отмененный старт, и он может взять шведов за спиной круг-два, тормозя темп гонки и давая возможность

Владимиру выбраться на второе место. Однако выбор пал на Иванова. Наши проиграли 1:5. Соперники впервые вышли вперед на одно очко.

Но даже и тогда не все еще было потеряно. Нам предстояла встреча с немцами, а шведам — с финнами. От этих микроматчей зависела не только судьба золотых медалей, но и бронзовых, на которые имели почти равные шансы команды Казахстана, Германии и Финляндии. Чуда не произошло: мы и шведы одержали победы с одинаковым счетом 5:1. Эти результаты принесли третье место гонщикам Казахстана.

Как ни покажется странным, у этого поражения есть и положительный аспект. Дело в том, что уже не первый год вице-президент трековой комиссии итальянец Ренцо Джанини выступает за отмену командного чемпионата мира, считая его малопопулярным, поскольку мол, побеждают, как правило, русские. Пока первенство удастся сохранить, благодаря позиции президента этой комиссии немца Гюнтера Сорбера, а также Российской и Шведской федераций. Так что победа шведов, будем надеяться, поможет выжить командным соревнованиям на ледяных дорожках.

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА по мотогонкам на льду.

Франкфурт-на-Майне, 25—26 февраля: 1. Швеция — 49 очков (П.-О.Сирениус — 25 очков, С.Свенсон — 24, О.Вестлунд — 0); 2. Россия — 48 (К.Драгалин — 22, В.Фадеев — 19, В.Иванов — 7); 3. Казахстан — 37 (С.Кузнецов — 28, В.Чеблаков — 9, Н.Галиайберов — 0); 4. Финляндия — 36 (Я.Хирвасоя — 19, Я.Ахлбом — 16, С.Сира — 1); 5. Германия — 35 (М.Ланг — 22, Г.Ланденхаммер — 13, Г.Байер — 0); 6. Чехия — 29 (А.Клатовски — 17, С.Дик — 11, Б.Франц — 1); 7. Голландия — 18 (Р.-Я.Мунником — 9, Т.Боостма — 9, Я.Де Пруис — 0).

ЗАГАДКИ ПРИМОРСКОГО ПАРКА

А. МЕЛЬНИК



Каждый из американских штатов издавна имеет свое название, как бы официальный эпитет, немного романтический, немного рекламный. Так Техас именуют Штатом одинокой звезды. А вот Флориду — Солнечным штатом. Причем английское слово «саншайн» означает и солнечный свет, и ясную, солнечную погоду, и — в переносном смысле — радость, веселье.

Определение, конечно, слегка затертое. Но зато справедливое. На собственном опыте в этом убедился Эмерсон Фиттипальди, одиннадцать лет назад прилетев во Флориду на один из этапов чемпионата IMSA. «Я ни разу не был в Майами и почему-то считал его захудалым городишкой, — признался он однажды. — Но когда приехал сюда, буквально влюбился в это место. Я обожаю Майами — его океан, его улицы, его погоду и его людей».

С тех пор Фитти поселился в Ки-Бискейне, в пятнадцати километрах от города, на полпути между Майами и Майами-Бич. А пообжившись, решил, что здесь непременно нужно организовать гонки «индиаров». «Вы представляете, какая это прелесть, — улыбался он журналистам. — Спать накануне старта в собственной постели. Сказка!» И вот наконец мечта двукратного

чемпиона мира осуществилась. Первый этап «Всемирной серии PPG Инди Кар» нынешнего года проходил в Майами.

Трасса, проложенная по улицам деловой части города, бульвару Бискейн и Приморскому парку, очень напоминает монахскую. Особенно нижнюю ее часть — та же набережная, те же белые красавицы-яхты на аквамаринно-синей глади моря. Одним из первых пришвартовался здесь 12-метровый катамаран Эмерсона Фиттипальди. А рядом с ним — «Дейтройтский орел» Роджера Пенске.

Именно «банда седого Роджера» была в центре внимания перед началом сезона. Грандиозный успех прошлого года — 12 побед в 16 гонках, первые три места в личном зачете чемпионата делали Фиттипальди и Ала Анзера-младшего главными фаворитами нынешнего первенства. Тем более, хозяин команды, чтобы не распылять силы, решил теперь ограничиться двумя автомобилями. Кроме того, «Пенске» получила могучую поддержку «Даймлер-Бенца». Новый мотор «Илмор-IC108» изготовлен в Англии, но несет на себе мерседесовскую трехлучевую звезду.

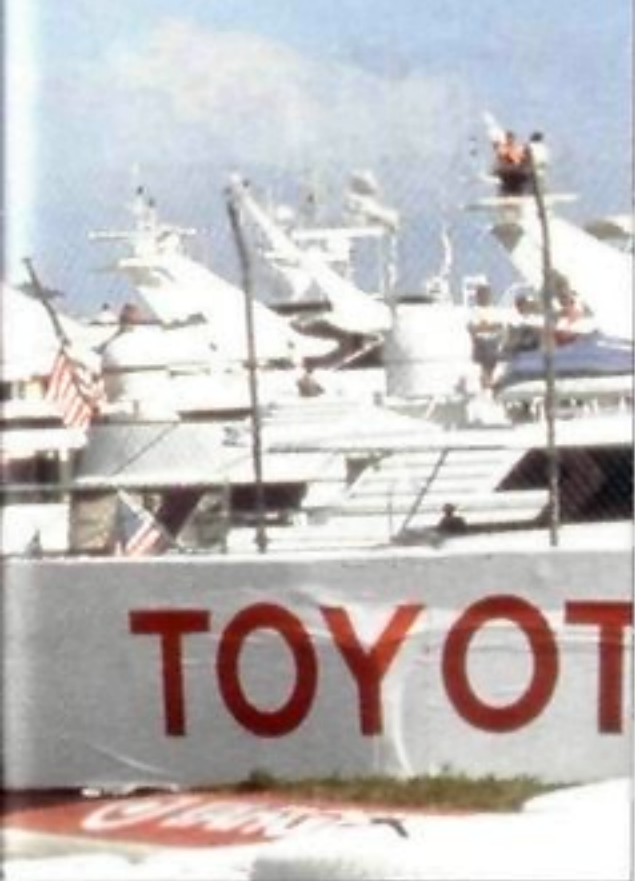
Зимой пилоты команды усиленно испытывали новый автомобиль. «Пенске-PC24» по сравне-

нию с предыдущей моделью получил более «чистую» заднюю часть кузова. Кроме того, конструкторы поколдовали с развесовкой, чтобы улучшить поведение машины на городских трассах. Ведь в прошлом сезоне именно на улицах Серфиз-Парадайс, Торонто, Ванкувера «пенске» чувствовали себя не слишком уверенно.

Почти пять тысяч километров — в полтора раза больше, чем длина всех этапов сезона вместе взятых! — откатали на тестах пилоты красно-белых. Однако особенной уверенности в них как-то не было заметно. «Все, что я могу сказать, — говорил Анзер, — новый «Пенске» лучше прошлогоднего. Но и новый «Рейнард» лучше своего предшественника. Да и сдается мне, что соперники нас почти догнали». «Судя по результатам зимних испытаний, — вторил ему Фиттипальди, — нас ждет самый напряженный сезон в истории CART. Не менее дюжины парней могут выиграть первую же гонку». Кое-кто мог посчитать такие слова рисовкой, своеобразным кокетством старого чемпиона, но как скоро и неожиданно они подтвердились!

Уже в пятницу, по окончании первого дня квалификационных заездов «Малборо Гран-при оф Майами», знатоки американских гонок недоуменно разводили руками: «А это кто такой?»

После того, как Марио Андретти завершил выступления в CART, его сын Майкл с 29-ю победами в гонках и 28-ю в квалификации стал самым результативным действующим пилотом «Всемирной серии».



Лучшее время показал 27-летний новичок в мире «индикаров» Жиль де Ферран. И пусть этот обладатель французского имени и бразильского паспорта опередил Майкла Андретти всего на 0,015 с, пусть прошел свой лучший круг на самом закате солнца, когда сцепные качества остывшей трассы заметно улучшились,

Автор сенсации в первый день тренировок, Жиль де Ферран.

все же факт остается фактом — желторотый новичок опередил всех американских старожилов. Даже владелец команды Джим Холл был немного удивлен. Знаменитый в прошлом гонщик и конструктор впервые увидел бразильца за рулем «индикара» во время одного из тест-заездов в прошлом июне и был настолько поражен его скоростью, что немедленно предложил контракт де Феррану. Жиль, вице-чемпион европейской формулы 3000 сезона-94, очутился перед выбором — ехать в Америку или дожидаться приглашения от одной из команд-аутсайдеров формулы 1. И ведь 27 лет, не мальчик уже. Он предпочел второе.

В Майами автор сенсации скромно улыбался: «Конечно, я этого не ожидал. Я просто очень люблю городские трассы, на них так много зависит от самого гонщика». Правда, в субботу еще утром он врезался в бетонный отбойник, повредил машину и не сумел улучшить своего результата. Вообще в этот день, как и накануне, когда тренировку пять раз прерывали красными флагами, аварий было множество. Пыль и мельчайший песок с пляжей сделали трассу необычайно скользкой. «Стоит вам лишь чуть сойти с траектории и вы оказываетесь словно на льду», — говорил Майкл Андретти. Но именно ему лучше всех удалось справиться со всеми сложностями асфальтового кольца в Приморском парке Майами.

В 1989—1992 годах Майкл одержал двадцать побед в гонках «индикаров», выступая за команду

«Ньюман/Хаас». И теперь, вернувшись сюда после сезонов, проведенных в формуле 1 и «конюшне» Чипа Ганасси, не скрывал своего удовольствия: «Это словно возвращение домой после долгой разлуки. Пол Ньюман и Карл Хаас — мои большие друзья, а это значит гораздо больше, чем если бы мы просто работали вместе».

Но если 28-й в «инди»-карьере младшего Андретти «поул» никого не удивил, то результаты пилотов «Пенске» вызвали множество вопросов. Все, что сумел сделать Анзер — перебраться с 11 места, на котором он очутился в пятницу, на девятое. А Фиттипальди и вовсе не сумел улучшить свое время и откатился на 17 строчку стартового протокола. Больше того, «Лола» Рауля Боззела и «Рейнард» де Феррана, почти на секунду опередивших Анзера, тоже оснащены были моторами «Илмор-Мерседес-Бенц». Что же, неужели инженеры «Пенске» перемудрили с шасси?

День гонки еще прибавил головной боли главному конструктору красно-белых Найджелу Беннету. «Мерседесы» соперников работали как часы, а установленные в машинах «Пенске» — из рук вон плохо. Сразу после старта в автомобиле Анзера обнаружилась какая-то таинственная проблема с электросистемой. Одиннадцать (!) раз заезжал несчастный Ал в боксы. Механики восемь раз меняли аккумулятор, но загадочную проблему так и не решили.

«Пенске» же под номером два давно стоял в боксах — сломался клапан. Так что Фиттипаль-





ди не удалось сколько-нибудь долго покрасоваться перед земляками. И все же более 90 тысяч зрителей, что заполнили временные трибуны в Приморском парке, постоянно слышали от комментатора фамилию Фиттипальди. Поддержал честь семьи племянник Эмерсона — Кристиан. Причем справился с этим еще один бразильский новичок превосходно. Экс-пилот «Эрроуза» попал в очень сильную команду «Уокер Моторспорт», где его партнером стал Робби Гордон, один из талантливейших американских пилотов нового поколения. «Думаю, что Робби будет прекрасным оселком, на котором можно проверить мои способности», — как всегда обаятельно улыбаясь, говорил Кристиан. В Майами младший Фиттипальди оказался не только быстрее, но и осмотрительнее Гордона, который несколько раз в течении гонки едва не вылетел с трассы, а незадолго до финиша врезался-таки в бетонное ограждение.

Авария выглядела настолько страшно, а голова Робби несколько мучительно долгих мгновений была так неподвижна, что когда американец наконец энергично замахал рукой, показывая, что с ним все в порядке, над трибунами пронесся громкий вздох облегчения. Вообще аварий, больших и малых инцидентов было в Майами множество. Жертвами их становились Эдди Чивер и Брайан Херта, Алессандро Дзампедри и Адриан Фернандес, Андре Рибейру и Деннис Витоло. В хитром ретардере — с виду очень простом, но ходовом и с изюминкой — лишился шансов на продолжение борьбы Пол Трейси. «Весь уикэнд команда работала выше всяких похвал, а я вел себя как последний кретин! Наделал столько ошибок...» — сокрушался канадец в боксах. Так что осталось загадкой, как проявит себя Пол в новой «конюшне», да еще рядом с Андретти.

Кстати, и судьбу Майкла решило столкновение. Но не бурное, с отваливающимися колесами, летающими рычагами подвески и кусками антикрыла, а совсем, как будто, незаметное. Ко-

гда на 27 круге «пейс кар» в очередной раз дал дорогу гонщикам, и зажегся зеленый сигнал светофора. Майкл в конце стартовой прямой попытался обойти отставшего на круг чилийца Элисео Салазара, но тот не уступил и легонько оттолкнул черно-белую «Лолу» к бетонной стенке. Машина Андретти правым передним колесом ткнулась в отбойник. Все как будто обошлось, и еще двадцать кругов Майкл уверенно лидировал, на глазах отрываясь от преследователей. Но на 49 круге нижний рычаг передней подвески сломался.

«Жаль, конечно, — сказал Андретти обступившим его в боксах журналистам. — Мой инженер Питер Гиббонз подготовил просто сказочную машину. Я только рулил — автомобиль сам делал за меня всю работу. Гонка была легкой, я ею действительно наслаждался. Но расстраиваться нет причин — впереди шестнадцать этапов, а теперь я знаю, что победить нам по силам».

Конечно, Майку виднее, однако одну отличную возможность заработать солидный отрыв от пилотов «Пенске», которые, разумеется, скоро справятся со своими проблемами и бросятся в погоню, он упустил. Андретти достались лишь два очка — за победу в квалификации и наибольшее количество кругов лидерства. А вот Жак Вильнев превосходно использовал свой шанс.

На 54 круге, когда на трассе вновь появился «пейс кар», лидеры — Гужельмин и Вильнев — заехали в боксы. А выехали оттуда уже в обратном порядке. «Наши механики — просто чудо, —



Даже неудачно — под зеленым флагом — поменяв шины в самом начале гонки, Кристиан Фиттипальди сумел выбраться с 15 места на пятое.

MARLBORO GRAND PRIX OF MIAMI

1 этап Майами, США 5 марта

1.	Ж.Вильнев	CDN Reynard 951 Cosworth	8	1:59.16.863
2.	М.Гужельмин	BR Reynard 951 Cosworth	2	—1.022
3.	Б.Рейхол	USA Lola T95/06 Mercedes Benz	11	—1.390
4.	С.Пруэтт	USA Lola T95/06 Cosworth	10	—1.995
5.	К.Фиттипальди	BR Reynard 951 Cosworth	7	—5.110
6.	Р.Боззел	BR Lola T95/06 Mercedes Benz	3	—5.197
7.	К.Даннер	D Reynard 941 Cosworth	21	—15.686
8.	Дж.Вассер	USA Reynard 951 Cosworth	12	—54.439
9.	Д.Салливан	USA Reynard 951 Cosworth	6	—1 кр.
10.	Б.Херта	USA Reynard 951 Cosworth	20	—3 кр.
11.	А.Фернандес	MEX Lola T95/06 Mercedes Benz	17	—4 кр.
12.	Д.Холл	USA Lola T95/06 Mercedes Benz	26	—4 кр.
13.	Р.Гордон	USA Reynard 951 Cosworth	14	—7 кр.
14.	Э.Чивер	USA Lola T95/06 Cosworth	22	—9 кр.
15.	А.Анзер	USA Penske PC24 Mercedes Benz	9	—11 кр.

Сопли	Место	Причина
Круг	на старте	
72	Т.Фаби	I Reynard 951 Cosworth 18
71	Э.Салазар	CHI Lola T95/06 Cosworth 23 мотор
55	Д.Витоло	USA Reynard 941 Mercedes Benz 27 турбо
53	Э.Башелар	B Lola T94/06 Cosworth 24 подвеска
48	М.Андретти	USA Lola T95/06 Cosworth 1 подвеска
47	А.Рибейру	BR Reynard 951 Honda 15 авария
46	С.Юханссон	S Penske PC23 Mercedes Benz 13 трансмис.
34	А.Дзампедри	I Lola T94/06 Cosworth 19 авария
24	К.Фиттипальди	BR Penske PC24 Mercedes Benz 16 мотор
14	Ж. де Ферран	BR Reynard 951 Mercedes Benz 4 трансмис.
10	Х.Маусита	J Reynard 941 Cosworth 25 авария
1	П.Трейси	CDN Lola T95/06 Cosworth 5 авария

Длина круга: 2960,5 м. Кругов: 90. Дистанция: 266,45 км. «Полупозишн»: 63,254 с (168,802 км/ч). Лидеры: Андретти — 1-48; Гужельмин — 49-55; Вильнев — 56-90. «Пейс кар»: 1-3; 24-26; 28-30; 36-41; 54-57; 72-74; 80-82.

лучился счастьем канадец на пьедестале. — Первая дозаправка была проведена потрясающе быстро. Но вторая — еще быстрее. Я выиграл гонку в боксах». А когда 23-летнего пилота спросили, что он думает о загадочном отставании «Пенске», Жак простодушно ответил: «Я не знаю, какие у ребят неприятности, но от души надеюсь, что они продлятся подольше».

Итак, первый этап «Всемирной серии PPG Инди Кар», от которого ждали ответа на вопрос, сумеют ли все остальные команды догнать «Пенске», принес только новые загадки. Разгадывать их предстоит в австралийском Раю Серфингистов, а потом в калифорнийском Лонг-Биче, в пригороде столицы Золотого штата.

СКАНДАЛ В БЛАГОРОДНОМ СЕМЕЙСТВЕ

А. ДМИТРИЕВ



«Никогда не видел ничего подобного!» — директор гоночной серии «NASCAR-Уинстон Кап» Гэри Нелсон был возмущен до глубины души. Во время квалификационных заездов 500-мильной гонки в Дайтоне, первого и самого знаменитого этапа чемпионата, технические комиссары совершенно случайно обнаружили на машине одного из участников устройство, снижавшее высоту заднего антикрыла во время движения. «Конечно, мы сами никогда не были святыми, — бушевал Нелсон, много лет проработавший главным механиком одной из гоночных команд, — мы тоже пытались найти лазейки в правилах. Но нарушать их столь сложным, дорогим и бессовестным образом!»

Измученные судьи извлекли из машины Рэнди Ладжоя электромоторчик, гидронасос и хитрую систему тяг и проводов, призванную снизить сопротивление воздуха на длинных прямых американских трекх. Естественно, тут же последовали санкции — гон-

щика оштрафовали на десять тысяч долларов, а его хозяина Билла Дейвиса еще на двадцать пять тысяч. Но этим дело не ограничилось. Разбушевавшийся директор Кубка «Уинстона», очевидно, для острастки — я вас заставляю соблюдать традиции, ребята! — стал наказывать пилотов и владельцев команд направо и налево за малейшую провинность.

Один из самых уважаемых людей NASCAR, «Юниор» Джонсон потерял 45 тысяч, а его гонщика, участника более чем двух сотен этапов «Уинстон Капа», даже не допустили к первой серии квалификационных заездов. На пять тысяч долларов наказали гонщика Джо Немечека и главного механика другой команды, Джеффа Хаммонда. А всех остальных шеф-механиков оштрафовали на сотню «зеленых» — очевидно, чтобы никому не было обидно.

«В этом нет ничего нового, — сказал владелец чемпионской «конюшни» Ричард Чилдресс. — Разве что сегодня судьи чуть бо-

лее свирепы, чем обычно. Видимо, они хотят, чтобы сезон мы начали в строгом соответствии правилам. А в такой идее я не вижу ничего плохого».

Между тем пилот Чилдресса, семикратный обладатель Кубка «Уинстона», готовился к «Дайтоне-500» как никогда серьезно. Ведь в свои 44 года Дейл Эрнхардт провел 480 гонок в чемпионате NASCAR и выиграл 63 из них. Он побеждал в Шарлотте и Риверсайде, Бристоле и Нью-Гемпшире, Талладеге и Поконо. Но самая знаменитая из всех — «пятисотка» в Дайтоне, занимающая в этой серии такое же положение, как «Инди-500» в чемпионате CART или Большой приз Монако в Ф1, ни разу не покорялась Эрнхардту.

Но и теперь, несмотря на то, что Дейл выиграл квалификационную 50-круговую гонку и занял второе место на старте «Дайтоны-500», его восемнадцатая попытка покорить эту вершину окончилась неудачей. На финише его «Шевроле-Монте-Карло» от-

делило от машины победителя всего 0,61 секунды!

145 тысяч зрителей с замиранием сердца следили за Эрнхардтом, который, за 11 кругов до финиша завернув в боксы, выехал оттуда 14-м. Через круг Дейл был уже девятым, потом пятым, четвертым... На 197 круге он вышел на второе место, а в первом повороте 199-го достал оранжевый «Шевроле» Стерлинга Марлина. Но тот сумел удержать микроскопическое преимущество.

После гонки Эрнхардт никак не показал своей досады. «Ну что ж, через годик мы попробуем еще раз...» — улыбнулся он журналистам, получая чек на 212250 долларов за второе место.

Через неделю в Рокингеме, где проходил второй этап Кубка, «Гудренч-500», Дейл прибавил к своему счету 40740 долларов за третье место. А настроение его еще улучшилось — двух призовых мест семикратному чемпиону хватило, чтобы в очередной раз выйти в лидеры Кубка «Уинстона».

КУБОК «УИНСТОНА»

I этап. «Дайтона-500», Дайтона-Бич, 19 февраля: 1. С.Марлин; 2. Д.Эрнхардт (оба — «Шевроле-Монте-Карло»); 3. М.Мартин; 4. Т.Мазгрейв; 5. Д.Джарретт (все — «Форд-Тандерберд»); 6. М.Уолтрип («Понтиак-Гранпри»). II этап. «Гудренч-500», Рокингем, 26 февраля: 1. Дж.Гордон; 2. Б.Лабонте (оба — «Шевроле-Монте-Карло»); 3. Эрнхардт; 4. Р.Радд («Форд-Тандерберд»); 5. Джарретт; 6. С.Гриссом («Шевроле-Монте-Карло»). Положение после двух этапов: 1. Эрнхардт — 345 очков; 2. Мартин — 316; 3. Марлин — 312; 4. Джарретт — 310; 5. Гриссом — 296.

37-летний Стерлинг Марлин впервые стартовал в Кубке «Уинстона» еще в 1976 году. Однако первая победа пришла к нему лишь в минувшем феврале и сразу — в «Дайтоне-500». А теперь сын наascarовской знаменитости шестидесятих—семидесятих годов «Ку-Ку» Марлина стал всего лишь третьим в 37-летней истории «Дайтоны-500» гонщиком, которому удалось выиграть эти состязания дважды подряд.



своих создателей не только яркий, запоминающийся "характер", но и замечательную внешность. Совсем неброская, кажущаяся даже простенькой, она таинственным образом присушивала сердца все новых и новых поклонников. Многие известные кузовщики пытались изготовить для "Порше" платье понарядней — тщетно. Все изыски итальянских и швейцарских мастеров, мелькнув на короткий миг, тут же забывались.

Тогда-то и появилось в лексиконе рекламного отдела штутгартской фирмы слово "харизма". В переводе с греческого оно означает божественный дар, исключительную одаренность. И необыкновенное обаяние "Порше" вполне официально — в рекламных проспектах — стали объяснять "знаком свыше".

Тут поневоле задумаешься — разве можно улучшить божественно-идеальное? Но для настоящего художника только невыполнимая задача действительно интересна.

И Нуччо Бертоне взялся за работу.

Один из самых известных

итальянских автомобильных стилистов, владелец завода, выпускающего тридцать тысяч машин в год, Бертоне пытался "расколдовать" заколдованный "Порше" еще в середине 60-х. Но выставленный на Женевском салоне 1966 года спайдер на базе 911-й тут же забылся, а немцы вскоре выпустили собственную открытую версию — "911-Тарга", которая сразу стала пользоваться большой популярностью.

Спустя более чем четверть века Бертоне задумал повторить попытку. Но наученный горьким опытом, не стал предлагать очередную фантазию на тему 911-купе или родстер, а решил построить тот самый седан, что так долго не решались сделать в Штутгарте.

Задача, которую поставил Нуччо перед своим конструкторским штабом, официально выглядела так: дорогой четырех-пятиместный седан класса "Гран Туризм", но небольшого размера. Двигатель — 6-цилиндровый, горизонтально-опозитный, рабочим объемом 3600 см³ и мощностью 250 л.с. — должен был быть расположен в заднем свесе. То есть в одной машине Бертоне задумал соединить сразу три. Кроме того, это должен был быть проект, готовый к серийному производству, а не

просто красивая игрушка. Поэтому с самого начала конструирования автомобиля внешний его облик и функциональность, практичность были неразрывно связаны.

Итак, небольшие размеры. Приняв за основу компоновочную схему 911-й, Бертоне решил ограничить общую длину 4520 мм — чуть больше, чем "Ауди-80", БМВ 3-й серии или "Форд-Сиерра". И, между прочим, лишь на 23 сантиметра больше, чем купе "Порше". Для того, чтобы умудриться разместить на столь ограниченной площади четверых пассажиров, — а дорогой седан класса GT подразумевает, что их нужно не втиснуть кое-как в заданный объем, а обеспечить максимальным комфортом — пришлось очень постараться.

Прежде всего необходимо было увеличить базу. И, сократив передний и задний свесы, Бертоне удлинил расстояние между осями более чем на полметра.



Karisma

ПОЛТЫСЯЧИ ЛЕТ СПУСТЯ

Фото А. ГУРЕВИЧА

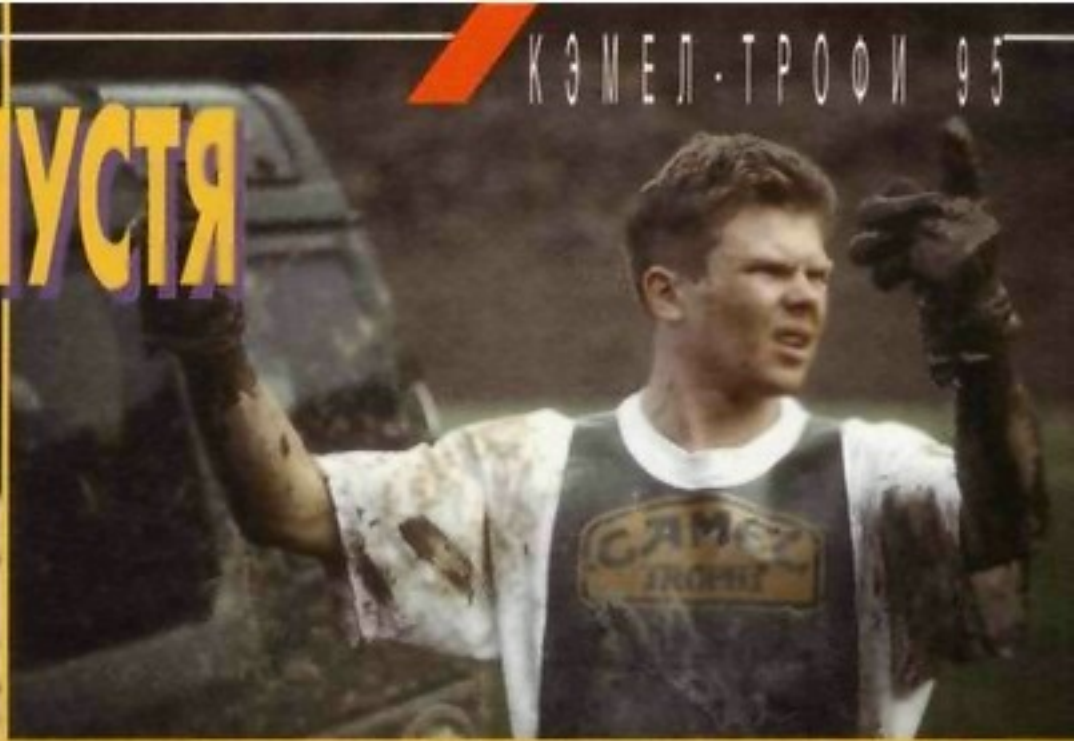
Как и полтысячи лет назад для Колумба, так и ныне для наших кандидатов на участие в экспедиции "Кэмел Трофи-95" атлантическое побережье Пиринейского полуострова стало местом, откуда они рассчитывали достичь берегов Нового света. Ведь именно в Центральной Америке, как раз в тех местах, которые исследовал в своем четвертом путешествии великий генуэзец, пройдет в нынешнем году эта увлекательная автоэкспедиция.

Правда, в отличие от знаменитого мореплавателя, которому для осуществления своих планов пришлось уйму времени убить на уговоры испанского короля, кандидатам в "русские колумбы" предстояло поработать не столько языком, сколько руками и ногами.

Организаторы специальных заданий, по результатам которых надо было отобрать четверых лучших из семерки, отличившейся на первой стадии в Дмитрове, по-настоящему расстарались. Ориентирование в горах, фигурное вождение автомобиля, вытаскивание машин из грязи, подъем на веревках на верхотуру высокой плотины — точь в точь, как в фильме "Универсальный солдат". Вот далеко не полный перечень суровых испытаний, которые в португальском местечке Портимао выпали на долю наших шестерых ребят и Елены Бываловой.

Кстати, Лена стала первой российской девушкой, пробившейся на эту стадию конкурсного отбора. Однако пока сильный пол оказался все же сильнее. В заветную четверку пробились москвичи Павел Богомолов, Алексей Савинов, Алексей Симакин, а также Сергей Фенев из Нарьян-Мара.

В апреле в окрестностях Стамбула выяснится, кто из них станет основным экипажем, а кто — запасным.



НАШИ ВЫБИРАЮТ "СУЗУКИ"

Прошлый год по результатам мировых чемпионатов закончился для "Сузуки" лучше, чем для остальных членов японской Большой четверки. Победа южноафриканца Грэга Альбертийна в самом престижном классе 250 см³, а также третье, четвертое, пятое места голландцев Педро Трагтера, Дэйва Стрийбоса и немца Петера Байрера в классе 125 см³ позволили поклонникам "Сузуки" с оптимизмом встречать новый сезон.

Подкрепить этот оптимизм призваны модели 1995 года. В основу их конструкции легли уникальные разработки инженеров фирмы, испытанные в прошлом году в чемпионате Американской мотоциклетной ассоциации.

Дизайн новых "сузуки", как и их собратьев из "зеленой команды" "Кавасаки", представленных в предыдущем номере АМС, не претерпел особых изменений. Все тот же традиционный желтый цвет облицовки, сразу выделяющий "Сузуки" в пестрой толпе соревнующихся машин. Те

**Мы продолжаем рассказывать
о новинках спортивной
техники для мотокросса.**

**С семейством мотоциклов
"Сузуки" и с международными
планами российских
спортсменов вас познакомит
руководитель проекта**

**"Мотокросс"
немецкой фирмы
"Ларинс-Трейдинг"
Владимир МЕРКУЛОВ.**

же, на первый взгляд, двигатель, рама. Но только на первый взгляд. По словам создателей нового семейства, основным отличием нынешних моделей как раз и стали изменения силового агрегата и ходовой части.

При модернизации двигателя главной задачей было добиться тяговитости мотора в диапазоне малых оборотов. С этой целью использована оригинальная конструкция в системе регулирования выхлопных газов. Не буду подробно останавливаться на ней — это отдельная большая тема. Скажу лишь, что конструкторы "Сузуки" именно эту хитроумную разработку считают главной изюминкой новых мотоциклов.

Для лучшего контроля за сцеплением заднего колеса на скользком грунте в модели 250 см³ повышена сила инерции коленчатого вала за счет увеличения на пять процентов массы маховика. В этом же двигателе применена новая система электронного зажигания, которая может быть

RM 125



запрограммирована под любой вид мощностной характеристики. Тщательно подобранная форма впускного клапана позволяет создать эффективное наполнение цилиндра, что приводит к практически мгновенной реакции двигателя при малейшем повороте ручки газа.

Не меньше отличий от своего предшественника имеет двигатель 125 см³. Помимо нового клапана на впуске и системы автоматического регулирования выхлопа, в нем применен поршень из сплава, который дает возможность мотору нормально работать в самых жестких условиях эксплуатации. Кроме того, увеличено количество зубьев на шестернях третьей передачи, что позволило снять нагрузку и повысить надежность трансмиссии.

При создании ходовой части конструкторы, прежде всего, стремились обеспечить наиболее уверенную езду гонщикам разного уровня подготовки. Для этого модели 1995 года получили оригинальную двойную камеру передней вилки, впервые появившуюся годом раньше. Особенности конструкции передней вилки этого года направлены на уменьшение трения, что привело к более плавной работе всего узла. Передняя вилка имеет теперь 18 ступеней регулировок, ход колеса 310 мм.

Задний амортизатор располагает 21 позицией для регулировок. Он также подвергся многочисленным усовершенствованиям, которые особенно придутся по душе гонщикам среднего уровня. Ведь для них ход заднего колеса 324 мм в сочетании с



Рама модели RM-250S.



Задний моноамортизатор.



Передний амортизатор.



250-кубовый двигатель.

прекрасной работой передней вилки дает неплохие шансы в борьбе с более сильным соперником.

Именно это, а также поддержка немецкой фирмы "Сузуки-Куртц", предопределило выбор техники для команды "Ларинс-Трейдинг-Суперкросс". В четырех этапах чемпионата Европы в классе 125 см³ во Франции, Германии, Италии и Словакии примут участие 19-летний Максим Лебедев, 18-летний Сергей Фролов и Иван Паршин, которому всего шестнадцать. В мастерских "Сузуки-Куртц" для них подготовлены мотоциклы "Сузуки-RM-125S'95", при проектировании которых учтены не только антропометрические данные гонщиков, но и стиль езды, а также индивидуальные пожелания спортсменов.

	RM-250S	RM-125S
Длина, мм	2167	2135
Ширина, мм	815	815
Высота, мм	1250	1250
База, мм	1467	1440
Сухая масса, кг	98	88
Рабочий объем, см ³	249	124
Кол-во передач	5	6
Радиус разворота, м	2,3	2,3

RM 250



"ЖЕРЕБЦАМ" НЕ ХВАТИЛО ВЫНОСЛИВОСТИ

Историческое возвращение "жеребцов из Маранелло" на трассы гонок на выносливость состоялось. Четыре красных "Феррари-333SP" вышли на старт 24-часовых состязаний в Дайтоне, первого этапа чемпионата IMSA. Напомним, что в прошлом году итальянцы выступали только в спринтерских этапах этого первенства.

Итог выглядит довольно скромно — восьмое место. Три другие машины сошли с дистанции. Однако ход гонки наглядно продемонстрировал незаурядные возможности итальянских спортпрототипов. После тренировок они занимали три первых места и пятое. "Феррари" доминировали в соревновании на протяжении 14 часов 40 минут, пока ранним утром не появились сбои в работе двигателей. Тогда-то заезд и возглавил экипаж Бушю—Лассиг—Лаваджи на "Кремер-К8-Спайдер" с мотором "Порше", ставший победителем. Нелишне отметить, что к этому моменту он отставал от лидировавшего "Феррари" на одиннадцать кругов.

Наибольшие опасения у конструктора "333-й" Тони Саутгейта вызывала работа коробки передач с последовательным переключением. Однако, по его словам, подвели клапана газораспределитель-

ного механизма. Из-за неудачного выбора материала их износ оказался неожиданно велик, что привело к уменьшению компрессии в цилиндрах и затрудняло пуск двигателей после дозаправок.

Любопытно, что другая заводская команда — "Порше", которая с 1968 года 18 раз выигрывала "Дайтону", вообще отказалась стартовать. Хотя специально подготовила новую машину. Причиной тому стало неожиданное изменение технических требований, принятое за десять дней до начала соревнований. Согласно ему новые "порше-спайдер" теряли до 80 л.с. мощности и должны были везти 45 кг балласта.



ЧЕМПИОНАТ IMSA

I этап. "24 часа Дайтоны". "Уорлд спортс кар", "Экссон Сьюприм GT", 4—5 февраля: 1. Ю.Лассиг—К.Бушю—Дж.Лаваджи—М.Вернер (D/F/I/D, "Кремер-К8-Спайдер"); 2. Дж.Дейл—Ф.Экблом—Дж.Кохран—Б.Шадер (CDN/S/USA/USA, "Спайс-BDG02-Олдмобил"); 3. П.Ньюман—М.Брокман—Т.Кендалл—М.Мартин (USA, "Форд-Мустанг"); 4. Й.Рор—Д.Марри—Х.Хейвуд (USA, "Порше-911-турбо"); 5. Л.Бринер—Э.Кальдеран—Р.Мастропьетро—У.Рихтер (CH/CH/I/D, "Порше-911-турбо"); 6. Х.Талеб—М.Рохас—Ж.-П.Мишеле—Д.Юррутиа—Р.Уилсон (EC/EC/EC/USA/NZ, "Ниссан-240SX-турбо").

ПЛЯЖНЫЙ КОРОЛЬ ИЗ ЭСТОНИИ

Не больше, не меньше, как новой "звездой" эндуру нарекли во Франции молодого эстонского мотогогонщика Аво Леока. Кстати, наши болельщики должны помнить его по выступлениям в чемпионате профессиональных команд по кроссу.

Отличился Аво на пляжных гонках по песку под названием "Эндуру де Баин", победив 350 соперников.

— Я оказался первым, кто вошел в сужение трассы после стартовой прямой. И вдруг на меня буквально навалился этот парень, — восхищенно рассказывал прошлогодний победитель этих состязаний Давид Окье. — Потом он взял такой бешеный темп, что после семи или восьми поворотов за спиной у нас никого не было.

Окье потом не повезло: у него заклинил двигатель. Так Леок оказался вне конкуренции. Это тем более удивительно потому, что Аво приехал накануне гонки (очевидно, по старой советской привычке), и у него не было времени на тренировки.

Другой подвиг совершил молодой гонщик Арно Деместер, занявший второе место на 250-кубовой "Ямахе" в компании "пятисоток".

"ЭНДУРУ ДЕ БАИН"

Уртен (Франция). 5 февраля: 1. Леок (EW, "Хонда"); 2. Деместер (F, "Ямаха") — отставание 0.58; 3. Мусс (F, "Хонда") — 4.55; 4. Дюфлу (F, "Хонда") — 15.41; 5. Дасе (F, "Ямаха") — 21.10; 6. Бланши (CH, "Кавасаки").



СУПЕРКАР ИЗ СУПЕРКАРОВ

"Машина была просто превосходна! Я по-дурацки улетел, когда только-только обошел лидировавший "Порше", и потом мне пришлось изрядно потрудиться, чтобы вернуть первое место. Но автомобиль помог мне справиться с этим". Так расхваливал свое гоночное "оружие" 43-летний англичанин Рэй Беллм.

В том, что "Мак-Ларен-F1" — выдающийся автомобиль, по правде говоря, никто и не сомневался. Но вот как поведет себя этот суперкар на гоночной трассе, в прямом соревновании с "Порше" и "Феррари" — тут можно было спорить. Поэтому с таким нетерпением ждали первого этапа "Глобал GT Индьюэрэнс", новой автогоночной серии, которую учредила ФИА специально для "самых-самых" серийных легковых автомобилей.

На старт в испанском городке Херес-де-ла-Фронтера вышли, кроме суперавтомобилей из Штутгарта и Маранелло, "Бугатти" и "Вентури", "Ягуар" и "Шевроле-Корветт". Но их водители вынуждены были смотреть в затылок пилотам "Мак-Ларена": 650-сильные F1-GTR заняли первые три места в квалификации.

Однако в самой гонке им пришлось нелегко. В самом начале один из "Мак-Ларенов" потерял коле-

со. А примерно в середине 544-километровой дистанции от машины, за рулем которой сменяли друг друга экс-пилот формулы 1 Пьер-Анри Рафанель и президент компании "Л'Ореаль" Линдзи Оуэн-Джонс, отвалились сразу два колеса. И лишь F1-GTR, управляемый Беллмом и 34-летним бразильцем Маурицио Сандро-Сала, пересек финишную черту. Но и его экипажу пришлось изрядно потрудиться — французы Боб Воллек, Жан-Пьер Жарье и Жан-Кристоф Бушю отстали всего на 16 секунд. А ведь их "Порше" был почти на двести лошадиных сил слабее суперкара из Уокинга.



"ГЛОБАЛ GT ИНДЬЮЭРЭНС"

I этап, Херес-де-ла-Фронтера, 26 февраля: 1. Р.Беллм/М.Сандро-Сала (GB/BR, "Мак-Ларен-F1-GTR"); 2. Б.Воллек/Ж.-П.Жарье/Ж.-К.Бушю (F, "Порше-993"); 3. Л.Бринер/Э.Кальдерари (CH, "Порше-933"); 4. О.Альтенбах/Ф.Ляйнеманн (D, "Порше-911-турбо"); 5. Б.Плуг/Дж.Ребаи (NL/I, "Порше-993"); 6. Ж.Леконт/П.Иве/П.Шеро (F, "Порше-911-турбо").

Признаться, первое, что приходит в голову при взгляде на фотографию 4,5-литрового "Бентли" 1929 года выпуска — "Здорово сохранился! Уж сколько лет, а все как новенький". Лишь приглядевшись повнимательнее, можно различить, что перед вами всего лишь модель. Правда, необычная — изготовлена она в масштабе 1:15 вручную и, разумеется, в единственном экземпляре. Выполнила эту поистине ювелирную работу супружеская чета Джералд и Филлис Уингроув из английского городка Дигби.

Интересно, что масштабная миниатюра не только до последней детали соответствует прототипу, но еще и выполнена с применением меди, никеля, алюминия, латуни и даже серебра. То есть из тех металлов, которые когда-то использовались при создании настоящих автомобилей.

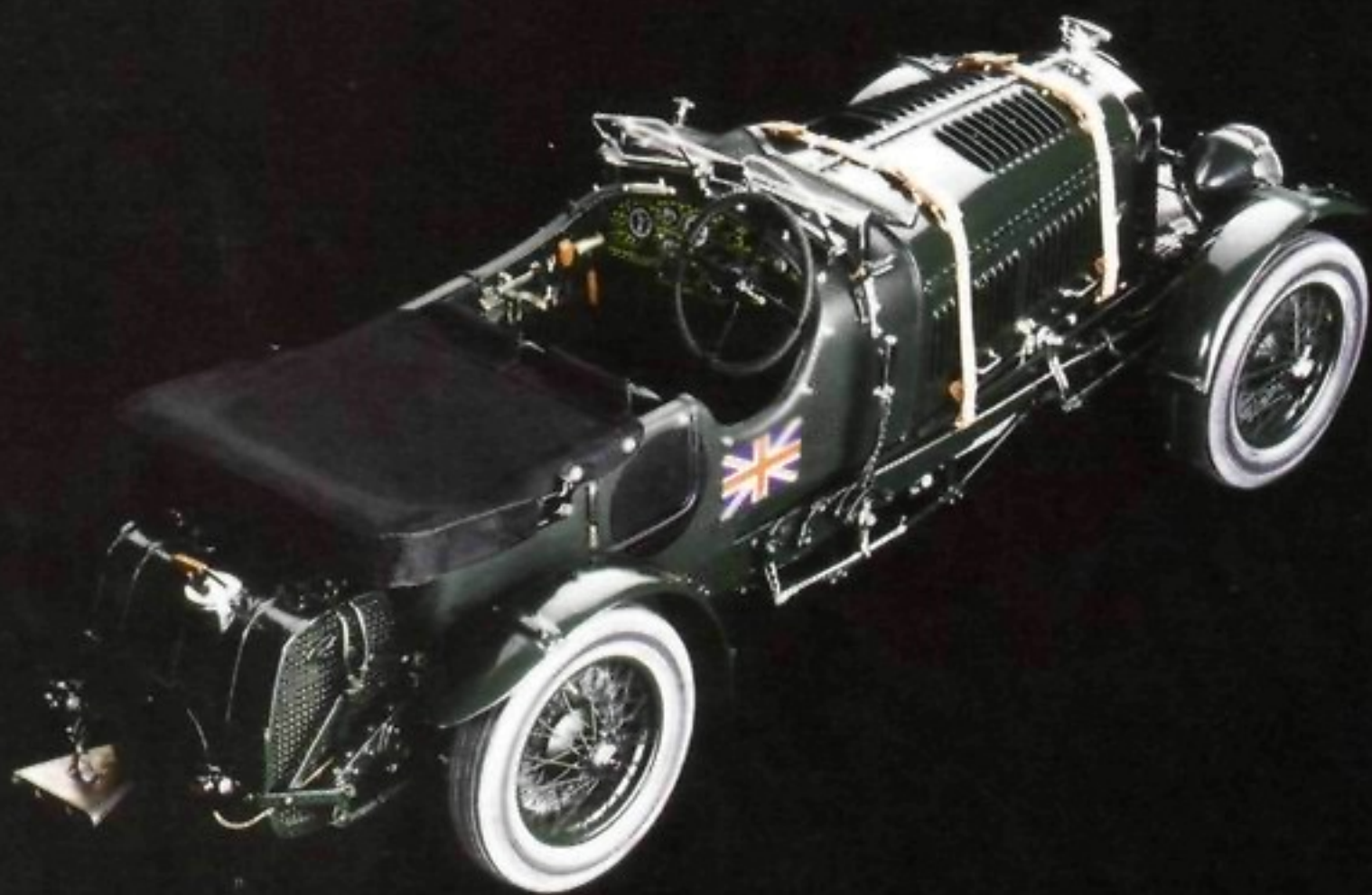
Уингроув из чисто эстетических соображений отдают предпочтение классическим родстерам ру-

бежа 20—30-х годов. На создание одной модели уходит никак не меньше трех месяцев. Не мудрено. Ведь процесс создания миниатюры начинается еще с предварительных рабочих чертежей и рисунков. Колеса вытачивают на токарном станке, немало времени занимает и установка спиц. Затем из разнообразных металлов создаются рама, барабанные тормоза, рычаги подвески, амортизаторы. Двигатель и коробку передач Уингроув обычно изготавливают из серебра или никеля. Из кусочков меди толщиной в три миллиметра собирают кузов, стилизуя его потом под дерево. Далее следует долгий и не терпящий ошибок процесс окраски и лакировки...

Зато после такой кропотливой работы, которой не постеснялся бы и знаменитый Левша, подковавший блоху, Уингроув вполне могут гордиться тем, что их миниатюры выглядят лучше настоящих автомобилей. По крайней мере, не хуже. //



НЕ ХУЖЕ НАСТОЯЩЕГО



УДАЧА ВЫБИРАЕТ АККУРАТНЫХ

А.РОССОХА, фото А. ГУРЕВИЧА



“Моей ошибки не было, я продиктовал все точно по стенограмме”, — признался мне после финиша ралли “Мороз”, второго этапа чемпионата России, Игорь Мосиенко, штурман Сергея Успенского. Увы, на пятнадцатом спецучастке “Субару-Импреза” прочно увязла в снегу. Проиграв на этом допе восемнадцать минут, Сергей решил не продолжать борьбу. Чуть больше повезло тольяттинцу Сергею Алясову — его автомобиль хоть и зарылся в сугроб, но подоспевшие зрители быстро вернули его на трассу. Быть может, именно этих секунд, потерянных Алясовым на последнем СУ-19 “Батраки” и не хватило ему для победы.

Удача в этот день была благосклонна к другому гонщику ВАЗа — Александру Артеменко. Он не пытался “хватать звезд с небес”, да и недостаточное знакомство с трассой не позволяло ему это делать, зато ровно и главное аккуратно прошел всю дистанцию. К слову, выиграл Артеменко только один доп и тем не менее стал победителем.

Между тем, тольяттинцы могли вообще не принять участие в ралли “Мороз”. Причина на то, увы, традиционно-прозаическая — позднее прибытие спортивной техники. Им нужно было время подготовить автомобили, и они упросили организаторов дать возможность стартовать самыми последними. Потому они и вышли на трассу, когда остальные гонщики листа приоритета РАФ, а это двадцатка сильнейших, прошли половину первого круга ралли. Уже на втором СУ выбыл из борьбы петер-

буржец Владимир Балакан, стартовавший первым на “Лянче”, а Владимир Ганин, также на “Лянче”, на четвертом спецучастке потерял двадцать минут, после чего с первого места скатился на шестидесятое. И хотя после этого москвич стал обходить соперников десятками, показав лучшее время на семи допах, после окончания третьего круга он понял, что лидеров ему не достать, и поставил машину в закрытый парк. Кстати, столь быстрому перемещению Ганина вверх по протоколу во многом способствовала трасса. Впервые в ралли “Мороз” не было ни одной “карусельной” гонки, а это значило, что сильнейшим гонщикам не было нужды совершать рискованные обгоны, столь часто встречающиеся в “каруселях”.

Тем не менее, дистанция, в которую входили десять разных спецучастков, не повторявшихся в ходе состязаний более двух раз, была довольно сложна для гонщиков и штурманов.

Мне удалось поинтересоваться мнением о трассе у известного литовского раллиста, заслуженного мастера спорта СССР Стасиса Брундзы, исполнявшего на “Морозе” обязанности международного спортивного комиссара.

— Я уже побывал на нескольких спецучастках, трасса мне понравилась. Чувствуется, что организаторы много сделали, чтобы подготовить дистанцию к зимнему ралли. Конечно, уровень чемпионатов СССР был, быть может, выше сегодняшних состязаний, но меня порадовало, что на старт ралли в России выходит чуть ли не сто экипажей. Некоторые из них

на серьезных иностранных автомобилях. Приятно, что много молодых спортсменов. Это говорит о популярности ралли в России.

Пока мы в Литве, увы, тем же не можем похвастаться. Ежегодно у нас проводится 6—8 этапов национального чемпионата, на которых выступают 20—30 экипажей, но в основном это ветераны, участвовавшие еще в первенствах бывшего Союза. Молодым гонщикам сейчас трудно купить машину и подготовить ее к ралли. К сожалению, федерация не может оказать им никакой помощи. В республике сейчас нет ни одной профессиональной команды раллистов. Перед гонщиками пока не может стоять даже задача — участвовать хотя бы в нескольких этапах чемпионата Европы.

Сейчас фирма Брундзы занимается в Литве продажей автомобилей “Ауди”, “Фольксваген” и “Шкода”, но уже через год—два, пообещал Стасис, он вернется к подготовке спортивных автомобилей. Тогда, быть может, мы увидим литовских раллистов на “Морозе”. Пока же на трассе состязались только русские гонщики.

Второй круг быстрее всех прошел Сергей Успенский. Его преимущество над ближайшими соперниками, Трепыхалиным на “Мицубиси-Галант” и Нарышкиным, временно сменившим “Тойоту” на “Фольксваген-Гольф”, выросло уже до четырех минут. Но третий круг стал для всех них роковым. Уже на первом допе встает на “крышу” Трепыхалин, на следующем — ломается распределитель зажигания на “Фольксвагене”. Удача отворачивается и от Успенского, выигравшего к этому моменту 8 допов из 15.

Словом, на старт четвертого круга первыми вышли тольяттинцы Артеменко и Алясов в сопровождении “Опель-Корсы” Аркадия Кузнецова. В том же порядке они и закончили соревнования. Интересен еще один факт — победителем в четвертой зачетной группе, где были заявлены большинство иностранных автомобилей, стал также тольяттинский гонщик из “Мега-Лады” Алик Гасанов на полноприводной “восьмерке”. Ралли “Мороз” стало настоящим разгромом для “иностранного легиона”.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

II этап. Ралли “Мороз”, Раменское, 10—12 января. Абсолютный зачет: 1. А.Артеменко—В.Тимковский — 2:50.30; 2. С.Алясов—А.Левитан (оба — Тольятти, ВАЗ-21083) — отставание на 1.15; 3. А.Кузнецов—А.Алексеев (Москва, “Опель-Корса”) — 1.16; 4. А.Коростелев—Д.Ибряев (Гжель, ВАЗ-21083) — 4.36; 5. Т.Воробьев—С.Степнянин (Ярославль, ВАЗ-2108) — 4.59; 6. Г.Денисов—Ю.Калустин (Москва, ВАЗ-21083) — 6.12.

Международный спортивный комиссар Стасис Брундза остался доволен трассой ралли “Мороз”.



Снежные заносы на дороге едва не превратили Сергея Алясова в зрителя.



СУПЕРКРОСС предлагает Вам
все для мотоспорта в торговом доме "Larin's Trading":

I. КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ
HONDA, SUZUKI, KAWASAKI

60 см³ - 3.200 USD
80 см³ - 3.500 USD
125 см³ - 4.900 USD
250 см³ - 5.300 USD
500 см³ - 5.500 USD

В наличии имеются также модели 1995г.
II. МОТОЦИКЛЫ С КОЛЕСАМИ
ZABEL-EML - 13.200 USD

III. ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ, МАСЛА, ШИНЫ, СПОРТИВНАЯ ФОРМА
ОТ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
Оптовым покупателям предоставляется скидка до 10%
Форма оплаты любая.

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

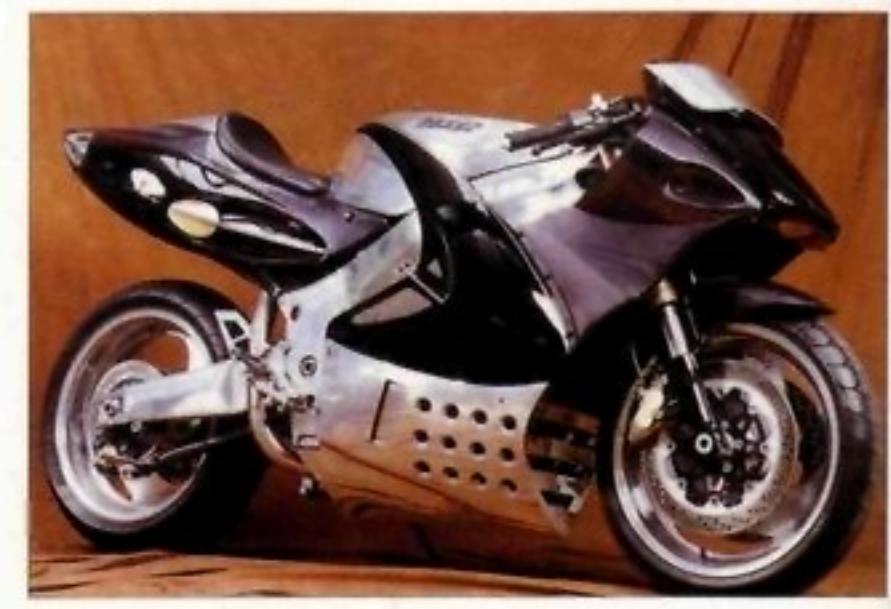
Суперкросс



АВЕ, ЦЕЗАРЬ!

Специализированные "ателье", где могут перекроить внешность вашей машины в угоду новейшим веяниям моды, обслуживают не только автомобилистов. Мотоциклистам тоже есть из чего выбрать. Один из известнейших "кутюрье" подобного рода — французская фирма "Боксер Байк" из Тулузы. Ее "костюмчики" не раз становились похитителями внимания на престижном Парижском мотосалоне. Новейшее творение дизайнеров фирмы — "Спартакс", популярный спортбайк "Кавасаки-ZXR750", одетый в стиле гладиаторских доспехов из постановок Голливуда.

В голову невольно лезет мрачное: "идущие на смерть приветствуют тебя, о император!" Но будем надеяться, что современная углепластиковая "броня" даст обладателям моторизованного "Спартакса" больше шансов уцелеть, нежели бронзовые шлемы и поножи — коллегам Спартака.



- "Ламборини" разрабатывает унифицированный ряд двигателей (3—12 цилиндров, 997—3988 см³, 60—260 л.с.) для своего нового владельца индонезийской фирмы "Мега Тех". Серийное производство должно начаться в Индонезии в 1998 году.
- Любопытный критерий выбрала редакция американского журнала "Мотор Тренд" при определении автомобиля года в десяти разных классах. Журналисты называли "лучший для нормальных покупателей" и "лучший без оглядки на цену" автомобиль. Среди кабриолетов победителями стали соответственно "Форд-Мустанг" и "Порше-911-Каррера", среди "ретро-родстеров" — "Мазда-Миата" и "Додж-Вайпер", среди "заряженных купе" — "Шевроле-Камаро-Z28" БМВ-850-CSI. Лучшей парой "ультра-спортивных" машин названы "Мазда-RX7-R2" и "Хонда-NSX", "спортивных купе" — "Додж-Неон-Спорт" и БМВ-M3 и, наконец, в категории GT2+2 — "Тойота-Супра-Турбо" и "Феррари-456GT".
- Неожиданно слабо идут продажи нового "Форда-Мустанга". Впервые в истории главный конкурент этой машины "Шевроле-Камаро" получил шанс обойти "Мустанга" по объему продаж.
- В нынешнем году в Женеве будет показана новая модель возрожденной недавно марки MG. Владелец "Ровера", которому принадлежат права на MG и "Остин-Хили", баварская фирма БМВ заинтересована в возобновлении выпуска спортивных автомобилей этих традиционных английских марок.

“БОМБОЙ” ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Работайте — и вам зачтется: на том свете или на этом. Лучшие, конечно, если на этом. Так решил и шведский инженер Бьорн Эрвин, работавший когда-то на знаменитой — в ту пору шведской — фирме “Хускварна”. Впоследствии он проектировал двухцилиндровый 1000-кубовый двигатель для гипотетического супербайка “Хусаберг”. Но дорога амбициозного проекта к своему реальному воплощению затянулась, поэтому Эрвин, не тратя времени даром, махнул в США, где и основал собственную фирму “МСМ Моторсайдз”. Там его двигатель и увидел свет — но в шасси внедорожного мотоцикла. Двухцилиндровый V-образный четырехтактный мотор рабочим объемом 948 см³ установлен в периметральную раму из хромомолибденовой стали. Соотношение мощности и массы мотоцикла — 100 л.с. на 125 кг — лучше, чем у самых крутых спортбайков и совершенно фантастично для мотоцикла внедорожного. Запас тяги таков, что машина с легкостью обходится трехступенчатой коробкой передач, хотя по заказу можно установить четырех- или шестиступенчатую. Американцы давно ожидали чего-либо подобного от родной фирмы “Харлей-Дэвидсон” — вот и дождались...



ПОПРОБУЕМ БЕЗ ЧАПМЕНА



Более двух десятков лет английская фирма “Кейтерэм”, подобно многим другим заводам и заводикам в самой Британии и на материке, выпускала двухместные спортивные родстеры, конструкция которых восходила к “Лотос-7”. Автомобиль, созданный гением Колина Чапмена еще в пятидесятые годы, давно стал классическим и пользуется довольно стабильным спросом у тонких ценителей автомобильного ретро. И все же — годы бегут, а вместе с ними потихоньку начинает меняться представление о том, каким должен быть “настоящий английский спортивный автомобиль”.

Согласитесь, современный двухместный родстер, как его видят дизайнеры “Кейтерэма”, выглядит весьма привлекательно. Серийное производство машины, которая будет оснащаться двигателями “Ровер” или “Опель” (1,4—2,0 литра, 103—250 л.с.), должно начаться в ближайшее время. Правда, выпуск “Кейтерэма-7” будет сохранен: кто знает, как примут покупатели “новый взгляд”, а спартанская простота и оригинальность чапменовской “семерки” проверены временем.

ТРАКТОР ДЛЯ АВТОБАНА

Представьте себе на минуту, что из всего многообразия выпускаемых автомобилей, вы предпочитаете джипы. Причем не абы какие, а именно “Мерседес-Бенц” класса G. Вас привлекает его надежность и проходимость, вам симпатичен его консервативный коробчатый кузов. Да вот беда — скорость маловата. По дороге на рыбалку вас обгоняют чуть не все кому не лень — на автобанах ограничений нет.

Но не спешите отчаиваться. Взгляните на снимок: с виду обычный “геландеваген” “Мерседес-Бенц-G” в короткобазном исполнении. Не сразу и специалист заметит, что стандартные 16-дюймовые штампованные колеса уступили место 17-дюймовым из легкого сплава, шины стали чуть шире (285/60 R17 вместо 255/65 R16). Приглядевшись повнимательнее, можно обнаружить две хромированные выхлопные трубы под порогом кузова — “фирменный знак” немецкой фабрики “Брабус”, специализирующейся на доводке легковых “мерседес-бенцев”.

Разумеется, как и положено в таких случаях, салон отделан дорогими сортами кожи — цвет и текстура по желанию заказчика, рулевое колесо с надувной подушкой безопасности. Но главная изюминка “Брабуса-G5,6S” скрывается под капотом. Пятицилиндровый 8-цилиндровый, V-образный двигатель, используемый на самых дорогих модификациях “Мерседес-Бенц”, для пересадки на джип пришлось слегка дефорсировать. Рабочий объем возрос до 5547 см³, а мощность упала с 320 до 280 л.с. при 5250 об/мин. Но даже при этом скорость составляет 195 км/ч, а разгон до 100 км/ч — 8,5 секунды по сравнению с 145 км/ч и 17,6 с стандартного “геландевагена”.

И словно бы для того, чтобы усилить впечатление, конструкторы оснастили машину уникальной подвеской “G-Лифт”. После того как ваш джип под изумленные взгляды автомобилистов обставит пару “порше”, вы, подъехав к гаражу, нажимаете кнопку на приборном щитке, и “Брабус” тихонько опустится на три или шесть сантиметров. Смотря по тому, какой высоты у вас гараж.

Ну что, вас соблазнил этот необычный автомобиль? Скорее звоните в Германию! Только не забудьте приготовить 246444 немецкие марки. Для тех, кто не понял, поясним — самый-самый дорогой “Мерседес-Бенц” стоит на 26444 DM дешевле.

