

**АВТО
СПОРТ**

№12 (108), 2008

www.auto-sport.ru

самые быстрые новости



Formula Student:
тяжело
в учении...

стр. 128

Чем живет российское ралли

стр. 122



Legends: забава или спорт?

стр. 116



Стефано Доменикали рад победе в гонке и Кубку конструкторов, завоеванному Ferrari. А Масса и Райкконен, официально ставший экс-чемпионом, на подиуме грустили

Когда победитель плачет

Сергей ИВАНОВ

Гран При Бразилии

О чем думал Фелипе Масса, получая первый приз на Гран При Бразилии? Скорее всего, мыслями он был далеко. Например, в Венгрии, где за два круга до победного финиша у него сгорел мотор. Или вспоминал, как в Сингапуре увидел в зеркале заднего вида вырванный заправочный шланг... Все могло быть иначе — а теперь его соперник Льюис Хэмилтон стал самым молодым чемпионом мира за всю историю Формулы-1. А гонка на Интерлагосе запомнится как одна из самых захватывающих в этой истории...

Всякие концовки сезона случались в Формуле-1 в последнее время. В прошлом году, например, судьба чемпионского титула тоже решалась в последней гонке. Но чтобы на последних минутах, секундах? Чтобы ситуация изменялась на противоположную уже после того, как один из претендентов на титул финишировал?

Может быть, когда-нибудь в последней гонке сезона за чемпионский титул будут спорить Себастьян Феттель и Тимо Глок. Парни молодые, перспективны — и наверняка рассчитывают в будущем стать чемпионами. Сейчас им до этого далеко. Но факт остается фактом — вопрос о победителе сезона-2008 на Интерлагосе решали именно эти двое. Правда, решали в интересах Хэмилтона и Массы.

Задача Льюиса Хэмилтона на последней гонке чемпионата была донельзя проста. Ему следовало финишировать не ниже пятого места — и тогда любые старания Фелипе Массы становились

напрасными. Пятое место на одной из лучших машин чемпионата — это, казалось бы, несложно. Но не следовало забывать о финале прошлого сезона, когда при очень выгодном стартовом раскладе Хэмилтон умудрился проиграть титул.

На этот раз Льюис перед гонкой напомнил всем, что теперь он не новичок и будет придерживаться консервативной тактики. Наверняка Рон Деннис и Мартин Уитмарш не уставали шептаться британцу, что сейчас для него очень важно не ввязываться в ненужные схватки на трассе. Ведь главное — не завоеванное на Интерлагосе место, а чемпионский титул.

А вот у Массы выбора не было. Только рисковать и выигрывать гонку!

Квалификация отчетливо показала разницу в подходах Хэмилтона и Массы. Британец не переходил грань разумного риска и оказался на четвертой стартовой позиции. А Масса выжимал из машины все возможное и в квалификации



Reuters

Инцидент на старте с участием Култхарда, Росберга и Накаджимы



Reuters

После разворота своей машины Дэвид Култхард был вынужден шагать в боксы, а судьи выпустили машину безопасности

уверенно победил. Может быть, за счет малого запаса топлива в баках?

Даже если и так, овчинка выделки стоила. Метеорологи грозили, что во время гонки на Интерлагос обрушатся стихийные бедствия вплоть до шторма и ливня. А начинать гонку в дождь на первой или на любой другой позиции — разница принципиальная.

Осадки были бы для Массы очень кстати, поскольку повышали степень риска для всех, в том числе и для Хэмилтона. Между первым и четвертым местом — относительно медленный (но упорный в защите своей позиции) Трулли и Райкконен, который будет до последнего прикрывать тыл товарища по команде.



Безупречно проведя квалификацию и отлично стартовав, Фелипе Масса и в дальнейшем не допускал ошибок. Увы, победы в гонке оказалось недостаточно для победы в чемпионате

Пройти их Льюису трудно. Но ему это было и не нужно! Сохраняя свою позицию или даже пропустив кого-то одного вперед, он все равно станет чемпионом. Поэтому Массе оставалось надеяться на дождь и случайности.

В итоге с неба полило в тот момент, когда машины уже стояли на стартовой прямой. Начало гонки отложили на 10 минут, чтобы механики поменяли шины на дождевые. Но настройки шасси было уже не изменить — квалификация проходила «посухо».

Впрочем, дождик в начале гонки оказался не серьезным и быстро иссяк — даже старт дали не за машиной безопасности, а с места. На «сухих» покрышках, однако, не решился стартовать никто.

Лидеры свои места сохранили, а вот в задних рядах произошел инцидент. Болиды трех гонщиков соприкоснулись, но если Росберг и Накаджима поехали дальше, то машина Дэвида Култхарда развернулась и застыла в неудачном месте. Поэтому фактически сразу после старта на трассе появился пейс-кар.

Что примечательно, въезд на пит-лейн судьи закрывать при этом не стали. Все правильно — ведь его закрывают до того момента, пока участники гонки не соберутся за пейс-каром. А после старта спортсмены еще не растянулись по трассе.

Деннис сдает полномочия

Разговоры о том, что Рон Деннис уйдет на покой в случае победы Хэмилтона в чемпионате, ходили уже давно. Пресс-служба команды опровергала их. И вот Льюис — чемпион, а слухи оказались верными лишь отчасти. Рон Деннис рассказал, что по-прежнему связывает свое будущее с Маклареном. Но, насколько можно понять, основные бразды правления «серебристыми» возьмет в свои руки Мартин Уитмарш, которому в этом году уже была передана часть полномочий. Деннис подчеркивает, что, как

и раньше, будет появляться на Гран При. Однако свое главное место он видит не в команде, а в фирме McLaren. В условиях мирового экономического кризиса возможна потеря инвесторов и спонсоров. По словам Денниса, McLaren собирается наладить выпуск спортивных машин, что создаст прочный финансовый фундамент для дальнейшего существования команды. Сейчас в Уокинге собирается суперкар Mercedes SLR, однако ожидается, что в начале 2009 года его производство будет прекращено.



Рон Деннис (справа) и Льюис Хэмилтон

Но рискнул сменить шины лишь один пилот — стартовавший 19-м Джанкарло Физикелла, которому, что называется, нечего было терять. Уже на втором круге он заехал в боксы и получил псевдослики. Теперь ему оставалось лишь удержаться на трассе, пока асфальт окончательно не подсохнет. Опытный итальянец это сделал — и вскоре улучшил свое положение на трассе кардинальным образом! После рестарта гонки «переобуваться» кинулись все остальные. И Физикелла мигмом поднялся с последнего места на... пятое! То самое, которое для получения чемпионского титула должен был занимать Хэ-

милтон. А где же сам Льюис? Дотянув с визитом в боксы до последнего, англичанин оказался на седьмой позиции. В эти минуты виртуальным победителем чемпионата был бразилец — Масса-то лидерство сохранил!

Надо отдать должное лидеру Макларена — Хэмилтон не стал выжидать, пока обстоятельства изменятся сами собой. Он принялся методично атаковать двух итальянцев, которые оказались впереди него. Причем Трулли защищался не так активно, как Физикелла. Джанкарло, кажется, всерьез завела ситуация — на своей слабенькой машинке он сражается с претендентом на чемпион-



Когда Феттель в конце гонки оказался впереди Хэмилтона, «виртуальным чемпионом» на какое-то время стал Масса

Getty Images / ФОТОБАНК

Дело в возрасте?

Льюису Хэмилтону 23 года, и он стал самым молодым чемпионом мира. Может быть, именно этим объяснялось желание Себастьяна Феттеля обогнать Хэмилтона, лишив его чемпионского титула? Ведь Себастьян тоже претендует на роль лидера нового поколения пилотов! «Я вообще не следил, на каком месте еду, не знал, что вмешиваюсь в борьбу за звание чемпиона! — утверждает немец. — И Льюиса я атаковал

так же, как атаковал бы любого другого пилота!»

Между прочим, у Феттеля еще есть шанс побить рекорд Хэмилтона. Даже учитывая то, что машина Red Bull в следующем сезоне вряд ли даст ему возможность победить в чемпионате. Феттелю 21 год, но родился он не в январе, как Хэмилтон, а в июле. Так что Себастьян будет самым молодым чемпионом мира, даже если победит в 2010 году!



Себастьян Феттель и Герхард Бергер

Маскировка не мешает

Тимо Глок, пропустив перед самым финишем Льюиса Хэмилтона, фактически решил в его пользу исход чемпионата мира. Сам немец, однако, отвергает мысль о своем сознательном участии в дележе титула. «Под конец гонки я думал только о том, чтобы не вылететь с трассы! — признается он. — Мои шины совсем потеряли сцепление с асфальтом, и я совершенно не смотрел, кто там меня обходит. Тем не менее рискованная тактика Тойоты помогла мне подняться на одно место выше. Смени я шины, как и остальные, я бы финишировал не шестым, а седьмым».

После гонки Фелипе Масса опасался, что экспансивные бразильские болельщики выместят свои отрицательные эмоции на персонале команды Toyota. Поэтому новоявленный вице-чемпион нашел возможность посоветовать работникам Тойоты поскорее сменить красно-белые комбинезоны на другую одежду. По сообщениям немецкой прессы, многие тойотовские механики приобрели майки футбольной сборной Бразилии и уже в них возвращались в отель с автодрома.

Кубок конструкторов (итоговый зачет)

Место	Команда	Очки
1	Ferrari	172
2	McLaren	151
3	BMW Sauber	135
4	Renault	80
5	Toyota	56
6	Toro Rosso	39
7	Red Bull	29
8	Williams	26
9	Honda	14

тон обогнал Физикеллу, стал пятым — и успокоился.

А вот его сопернику скучать не приходилось. По радио Массе сообщили, что его настигает оказавшийся после пит-стопов вторым Себастьян Феттель! А ведь Фелипе должен был выигрывать гонку, чтобы хотя бы надеяться на чемпионский титул... Бразилец прибавил скорость, немец — тоже. Масса и Феттель обменялись лучшими кругами — до тех пор, пока Себастьян не отправился на пит-стоп. Вот, оказывается, чем объяснялась высокая скорость Toro Rosso: ее пилот избрал тактику трех дозаправок.

Теперь Массе можно было бы тоже успокоиться. Он лидировал в гонке. И ничего не мог поделать с тем, что Хэмилтон едет на пятом месте, а значит — к чемпи-

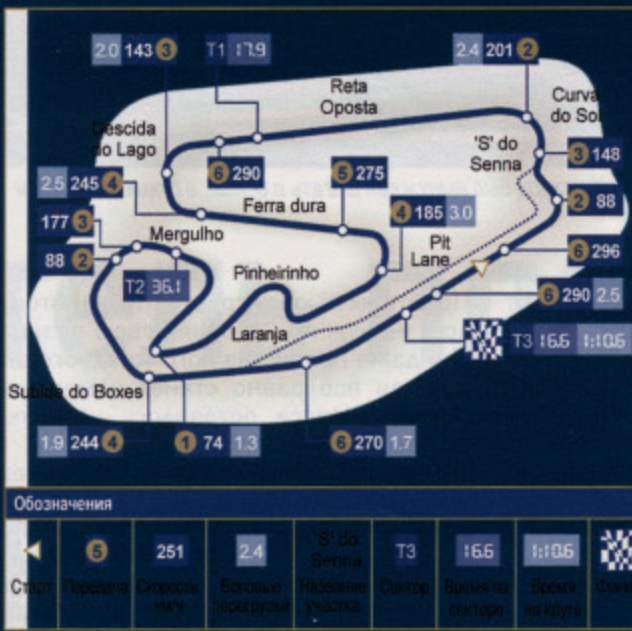
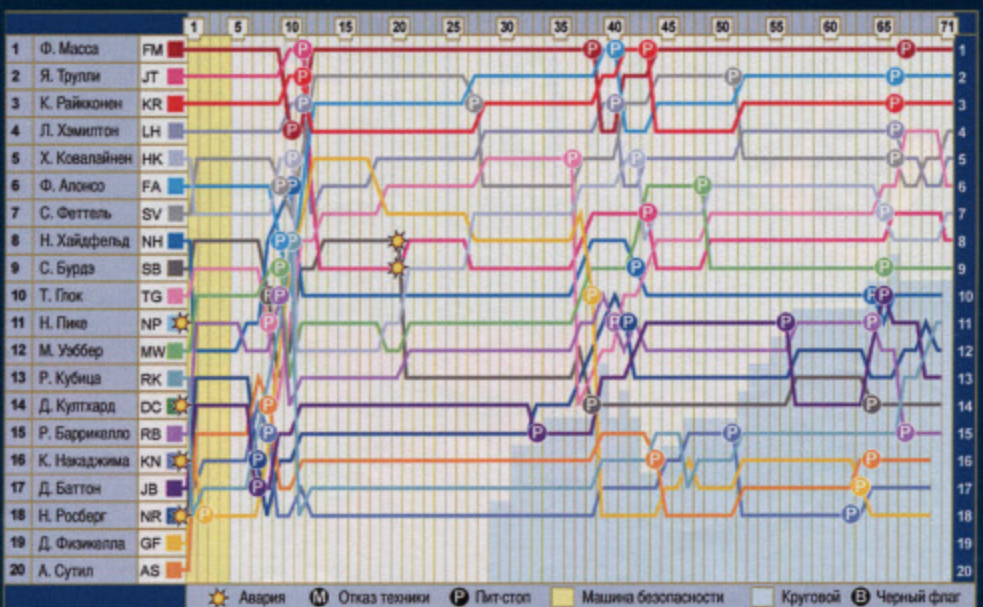
Гран При Бразилии

Автодром Интерлагос
Дата проведения — 2 ноября
Дистанция гонки — 305.909 км (71 круг по 4309 м)



Место	Гонщик	Команда	Результат (причина схода)	Квалификация
1	Ф. Масса	Ferrari	1:34:11.435	1
2	Ф. Алонсо	Renault	+13,2	6
3	К. Райкконен	Ferrari	+16,2	3
4	С. Феттель	Toro Rosso	+38,0	7
5	Л. Хэмилтон	McLaren	+38,9	4
6	Т. Глок	Toyota	+44,3	10
7	Х. Ковалайнен	McLaren	+55,0	5
8	Я. Трулли	Toyota	+68,4	2
9	М. Уэббер	Red Bull	+79,6	12
10	Н. Хайдфельд	BMW Sauber	+1 круг	8
11	Р. Кубица	BMW Sauber	+1 круг	13
12	Н. Росберг	Williams	+1 круг	18
13	Д. Баттон	Honda	+1 круг	17
14	С. Бурдэ	Toro Rosso	+1 круг	9
15	Р. Баррикелло	Honda	+1 круг	15
16	А. Сутил	Force India	+2 круга	20
17	К. Накаджима	Williams	+2 круга	16
18	Д. Физикелла	Force India	+2 круга	19
—	Н. Пике	Renault	(авария)	11
—	Д. Култхард	Red Bull	(авария)	14

Средняя скорость победителя: 194,865 км/ч
Лучший круг в гонке: 1.13.736 (средняя скорость 210,377 км/ч) — Масса



Чемпионат мира (итоговый зачет)

Место	Гонщик	Очки
1	Хэмилтон	98
2	Масса	97
3	Райкконен	75
4	Кубица	75
5	Алонсо	61
6	Хайдфельд	60
7	Ковалайнен	53
8	Феттель	35
9	Трулли	31
10	Глок	25
11	Уэббер	21
12	Пике	19
13	Росберг	17
14	Баррикелло	11
15	Накаджима	9
16	Култхард	8
17	Бурдэ	4
18	Баттон	3

Пересекая линию финиша, Масса мог считать себя чемпионом, но вскоре стало ясно, что он все-таки второй



Bridgestone Corporation

онскому титулу...

Дома и стены помогают. Родные для Массы небеса разверзлись всего за восемь кругов до финиша. Но чуть раньше произошло еще одно вроде бы незаметное событие. Себастьян Феттель, вновь поднявшийся было на второе место, выехал с третьей дозаправки позади Хэмилтона. В Макларене этот факт, безусловно, отметили как положительный. Агрессивная стратегия Феттеля давала возможность немцу атаковать на легкой машине. Но Хэмилтон в этот момент стал четвертым — и даже если бы Феттель его обогнал, это ничего принципиально не меняло бы. Льюис был в курсе этих раскладов: радио работало исправно...

Как только первые капли дождя упали

на трассу, все рванули в боксы за дождевыми покрывками. Известно, что на мокром асфальте Хэмилтон чувствует себя здорово. Однако Феттель, проводивший последнюю гонку за Toro Rosso, был исключительно настойчив. Льюис поспротивлялся немного, но в итоге предпочел не рисковать, пропустил Себастьяна вперед. Каково же было удивление англичанина, когда из боксов передали, что позицию надо вернуть! Иначе чемпионский титул уплывает к Ferrari...

Как же так вышло? Деннис и Уитмарш, анализируя ситуацию, исходили из того, что менять шины под дождем отправятся в боксы все пилоты. В то время как в команде Toyota решили рискнуть и оставили своих гонщиков на псевдосликах



Bridgestone Corporation

Хэмилтон доволен — он добился того, что необходимо и достаточно для успеха в чемпионате

что менять шины под дождем отправятся в боксы все пилоты. В то время как в команде Toyota решили рискнуть и оставили своих гонщиков на псевдосликах вплоть до самого финиша. Трулли повлиять на расстановку сил впереди уже не мог, а вот Тимо Глок благодаря такому решению оказался впереди Хэмилтона. Таким образом, обгоняя Льюиса, Феттель оттеснял его не с четвертого места на пятое, а с пятого на шестое!

Что будет делать Льюис? Сломая голову бросится в атаку? «Я пытался атаковать Феттеля, но он был быстрее меня!» — скажет потом Хэмилтон. Однако особого упорства в атаках англичанин не проявил и по другой причине.

McLaren — команда, умеющая смотреть на несколько ходов вперед. Конечно, предугадать авантюрное решение Тойоты Рон Деннис не мог. Но внимательно следить за скоростью Глока на капитанском мостике «серебристых» возможность имели. Как и отслеживать положение машин на трассе благодаря датчикам GPS. По расчетам выходило,

что Хэмилтон обязательно догонит и обгонит Глока, а значит, и атаковать Феттеля необязательно. Однако расчеты — одно, а жизнь — другое. «Мы знали, что шины Глока не подходят для дождя, что они теряют температуру, — рассказывал потом Мартин Уитмарш. — Но все равно беспокоились, все ли факторы мы учли».

В эти решающие минуты McLaren действовал строго «по науке», передав пилоту, чтобы тот сохранял спокойствие и не бросался в необдуманные атаки. И Хэмилтон, в отличие от финала прошлого сезона, головы не потерял и не утратил хладнокровия. Глок на «сухих» шинах под дождем окончательно снизил скорость, и Хэмилтон с Феттелем его прошли. Наука победила. Остальное было в сфере эмоций...

Победитель плакал на подиуме — и отнюдь не от радости. «Я знаю, как побеждать, но и проигрывать тоже умею», — эту фразу после гонки Масса твердил журналистам, как заклинание. Он сделал все, что мог, но соперник оказался впереди него. На одно очко. ©

Кубок конструкторов — у Ferrari

Хотя чемпионский титул в личном зачете ценится выше, победа в Кубке конструкторов тоже весьма почетна. Не очень уверенное выступление Хейкки Ковалайнена в этом сезоне привело к тому, что в командном зачете McLaren получил 151 очко. Тогда как Масса и Райкконен вместе набрали 172 очка, что обеспечило Ferrari Кубок конструкторов. Поэтому Стефано Доменикали, проводивший первый сезон в ранге руководителя команды, считает 2008 год в целом успешным. «Мы в очередной раз победили в командном зачете, мы снова лучшие, — сказал

Доменикали. — Жаль, конечно, что не исполнилась мечта Фелипе, однако благодаря таким дням человек становится сильнее. Мы сделали все, что могли». Его поддерживает президент Ferrari Лука ди Монтеземоло: «Я всегда говорю, что мы сражаемся до последнего поворота последней гонки, и все было именно так. Масса пересекал линию финиша чемпионом, но перестал быть им спустя несколько секунд. Это спорт. Зато мы в шестнадцатый раз за нашу историю взяли Кубок конструкторов — и это действительно выдающееся достижение».



Восемь Кубков конструкторов за последние десять лет — фантастическое достижение Ferrari

Совершенство состоит из идеальных мелочей



www.matadortrade.ru



MP51 SIBIR 2
(легковые шины)



MP95 YERMAK 4x4 SUV
(внедорожные шины)



MP510 SILIKA VAN
(легкогрузовые шины)

Matador
ВЛАСТЬ НАД ДОРОГОЙ!

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В РОССИИ:

Барнаул: ГРУППА КОМПАНИЙ «А-ДИСК» (3852) 63-53-10; **Владивосток:** Сеть шиномаркетов Шинтоп (4232) 53-54-54; **Волгоград:** Сеть торгово-сервисных центров «Покрышкино» 8-800-200-09-29; **Воронеж:** Торговая сеть «Автошина» (4732) 39-95-95; **Иркутск:** Сеть магазинов «БайкалШина» (3925) 30-78-60; **Кемерово:** Торгово-Сервисный Комплекс «Колесо XXL» (3842) 777-200; **Киров:** ООО «Вилс-Урал» (8332) 57-20-21; **Краснодар:** Сеть торгово-сервисных центров «Покрышкино» 8-800-200-09-29; **Красноярск:** ШИННЫЙ ЦЕНТР «АВТОШИНА» (3912) 689-366; **Курган:** Сеть шинных центров ШИНИНВЕСТ (3522) 452-100; **Магнитогорск:** Сеть шинных центров ШИНИНВЕСТ (3519) 370-970; **Москва:** ООО Торговый Дом «Шины и Каучуки» (495) 956-61-40; **Мурманск:** Магазин «Автороста» (8152) 24-30-40; **Новосибирск:** ТОРГШИНА (383) 334-39-39; **Омск:** ООО ТД «Планета шин» (3812) 58-30-33; ООО «Центр Сибтрансконструкция» (3812) 533-188; ООО «АВТОСОЮЗ» (3812) 57-87-11; ООО «Матадор-Кордиант» (3812) 39-25-29; Магазин Matador (3812) 55-99-42; **Оренбург:** ООО «Поволжская шинная компания» (3532) 64-80-40; **Пермь:** ООО «Вилс-Урал» (7342) 2-103-135; **Ростов-на-Дону:** Сеть торгово-сервисных центров «Покрышкино» 8-800-200-09-29; **Самара:** ООО «Поволжская шинная компания» (846) 97-97-088; **Санкт-Петербург:** ООО «Еврохим СПб Трейдинг» (812) 320-00-90; **КОЛЕСО** (812) 701-18-20; **Тольятти:** ООО «Поволжская шинная компания» (8482) 308-503; **Ульяновск:** ООО «Поволжская шинная компания» (8422) 61-25-25; **Уфа:** Сеть шинных центров «Таганка» (347) 274-30-30; **Хабаровск:** ООО «Амуршина-Хабаровск» (4212) 54-41-93; **Челябинск:** Сеть шинных центров ШИНИНВЕСТ (351) 247-50-50; **Ярославль:** ООО «Премиум-Шина» (4852) 58-02-40.



Ралли Япония

Андрей КЛЕЩЕВ

та мира все же стали основные допы на лесистых холмах острова Хоккайдо.

Если раньше ралли Японии проводилось в сентябре, то нынешнее перенесли на начало ноября. Как оказалось, решение было не самым удачным — кое-где в горах уже успел выпасть снег, и потому организаторам пришлось спешно перекраивать трассу, отменяя одни спецучастки и сокращая другие. Однако спортсменам от этого стало не намного легче — точно «записать» с двух проездов новую трассу, изрядно сдобренную лужами, грязью и разнокалиберными неровностями, оказалось непросто. А у поклонников интриги затеплилась надежда — вдруг четырехкратный чемпион мира Себастьян Лоэб, которому для досрочного завоевания пятого титула нужно было приехать на японском этапе третьим, ошибется?

Поначалу все складывалось в пользу соперников француза — пилоты Форда Микко Хирвонен и Яри-Матти Латвала уверенно контролировали ход гонки, в то время как откровенно осторожничавший Себ занимал только четвертую позицию, пропустив вперед еще один заводской Focus WRC Франсуа Дюваля. Но горячий бельгиец, который явно хотел показать себя с лучшей стороны перед руководством «Голубого овала» в надежде на постоянный контракт в сезоне-2009, вновь переоценил свои возможности. Франсуа не удержал автомобиль на узкой части СУ-6 — и Focus на большой скорости влетел правой стороной

Страна восходящих звезд

«Разборки» за титул чемпиона мира, проходившие на ралли Японии, невольно оказались в тени двух других событий — тяжелой аварии Франсуа Дюваля и успеха 18-летнего российского пилота Евгения Новикова.

Ралли в Стране восходящего солнца, получившее пышное название Pioneer Carrozzeria Rally Jaraп, сменило в этом году не только «шапку», но и место жительства. Из Обихиро гонка переехала в район Саппоро, на абсолютно новую трассу. Столица

зимних Олимпийских игр 1972 года предоставила в распоряжение раллистов стадион Sapporo Dome, где был расположен и стационарный сервисный парк гонки, и зрительский суперспецучасток с... бетонным покрытием. Однако самыми острыми в предпоследнем этапе чемпиона-



На асфальте Франсуа Дюваль научился ездить безукоризненно. Но на гравии бельгийцу никак не удается нащупать грань между борьбой за быстрые секунды и неоправданным риском



«Домашняя» гонка стала лучшей для Suzuki в этом сезоне: Пер-Гуннар Андерссон (на фото) финишировал на пятом месте «в абсолюте», а Тони Гардемайстер принес японской марке первую победу на спецучастке чемпионата мира



Для Криса Аткинсона ралли в Японии сложилось... сразу и не скажешь как. С одной стороны — уверенное четвертое место, с другой — ни малейшего шанса догнать тройку лидеров



Петтер Сольберг был быстрейшим на нескольких допах, но в субботу поломал подвеску на Импрезе и в итоге набрал лишь одно очко

в невысокий столб ограждения трассы! Сильнейший удар пришелся в район ног штурмана Дюваля Патрика Пивато. Не помог даже мощный каркас безопасности — кузов оказался почти раскрыт надвое. Именно в подобной аварии в 2005 году погиб британец Майкл Парк, штурман Маркко Мартина. К счастью, Пивато остался жив: японские медики и спасатели подоспели немедленно, и уже через несколько минут француз с переломами ноги и костей таза был отправлен в госпиталь.

Авария Дюваля невольно сыграла на руку Лозбу. Да, Себ по-прежнему не мог (а вернее, не хотел) гоняться за двумя заводскими Фордами, но оставшуюся часть пелотона держал от себя в почтительном отдалении. Увы и ах, но даже на своей историчес-

PCWRC: Праздник на нашей улице

Москвич Евгений Новиков, первый год выступающий в зачете чемпионата мира для «серийных» автомобилей Production Car WRC, стал одним из главных героев японского ралли. «Реактивный» юниор из России уже обратил на себя внимание специалистов в этом сезоне, выиграв один из спецучастков ралли Акрополис и занимая второе место в зачете Production в ходе ралли Новой Зеландии. Однако очков Женя на своем счету не имел — мешали то казды техники, то штурманские

ошибки. И лишь в Японии, на новой для всех трассе, 18-летний россиянин сумел обратить свою «недетскую» скорость в зачетные баллы. Поначалу Новиков, выступающий в паре с австралийцем Дейлом Москаттом на арендованном автомобиле Lancer Evolution IX, шел на втором месте в группе N4. Но стоило Жене немного ускориться — и он просто «порвал» всех конкурентов, включая и знаменитого японца Тошихиро Араи. На самых длинных и сложных допах Новиков «привозил» многоопыт-

ным конкурентам по полминуты и более!

Жаль только, что концовка гонки у москвича вышла смазанной — поломка задней подвески перед финальным двухкилометровым спецучастком передала победу в PCWRC в руки финна Юхо Хяннинена, который продолжает сражаться за чемпионский титул. Но все равно «серебро» Новикова — это наивысший успех для россиянина за все время выступления в чемпионате. Еще немного стабильности — и «золото» будет нашим!



В Японии состоялся мировой дебют «десятой» эволюции Лансера — японцы Кацухико Тагучи (на фото) и Фумио Нутахара финишировали седьмым и восьмым в зачете PCWRC



Стремясь в будущее

Будущее автомобилестроения наступило — это новый Suzuki SX4 Седан с современным дизайном. Элегантный и уверенный в себе, стильный и функциональный, SX4 Седан привлекает просторным и уютным салоном при компактных габаритах. Усиленный кузов и жестко настроенная подвеска позволяют водителю с легкостью маневрировать даже на большой скорости. А мощность двигателя придаст Вам уверенности в движении по жизни. Для работы и удовольствия, в городе и на автостраде, SX4 Седан дает Вам возможность насладиться каждой минутой, стремясь в будущее.

www.suzuki-motor.ru

товар сертифицирован

на правах рекламы

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ SUZUKI:

МОСКВА: Автодина (495) 780-10-00; Автокей (495) 22-800-22; Автомир (495) 234-33-66; Байк-Ленд (мотоциклы) (495) 221-22-27; Кунцево (495) 933-40-33; Редеги (495) 540-92-92; СИМ (495) 995-00-02. **САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:** Автомир (812) 320-22-00; Байк-Ленд (мотоциклы) (812) 347-77-72; Лаура (812) 333-333-6; Феникс-Моторс (812) 660-00-18. **ЕКАТЕРИНБУРГ:** Лаки Моторс (343) 376-24-43. **КАЗАНЬ:** Автомир (843) 234-06-06; Акос (843) 261-80-80. **КРАСНОДАР:** Модус (861) 2-535-536. **МАГНИТОГОРСК:** Урал-Авто (3519) 23-55-78. **НИЖНИЙ НОВГОРОД:** Инвеставто (831) 275-75-85; Первый дилерский центр (831) 220-08-33. **НОВОСИБИРСК:** Автомир (383) 210-50-60. **ОМСК:** Феникс Авто (3812) 53-44-22. **ПЕРМЬ:** Сатурн-Р (342) 213-68-68. **РОСТОВ-НА-ДОНУ:** Модус (863) 292-0-292. **САМАРА:** Автомир (846) 331-33-22. **САРАТОВ:** Автодина (8452) 20-55-10. **ТОЛЬЯТТИ:** СИМ-Авто Тольятти (8482) 734-848. **ТЮМЕНЬ:** СИМ-Авто Тюмень (3452) 220-330. **УФА:** Берш (347) 2-921-001. **ЧЕЛЯБИНСК:** Сатурн-2 (351) 239-15-55. **ЯРОСЛАВЛЬ:** СИМ-Авто (4852) 58-00-50. **МИНСК:** Автоконтинент (37517) 209-68-68. **КАЗАХСТАН:** Аллюр Авто (727) 295-44-00; Бипэк Авто (7232) 522-525.



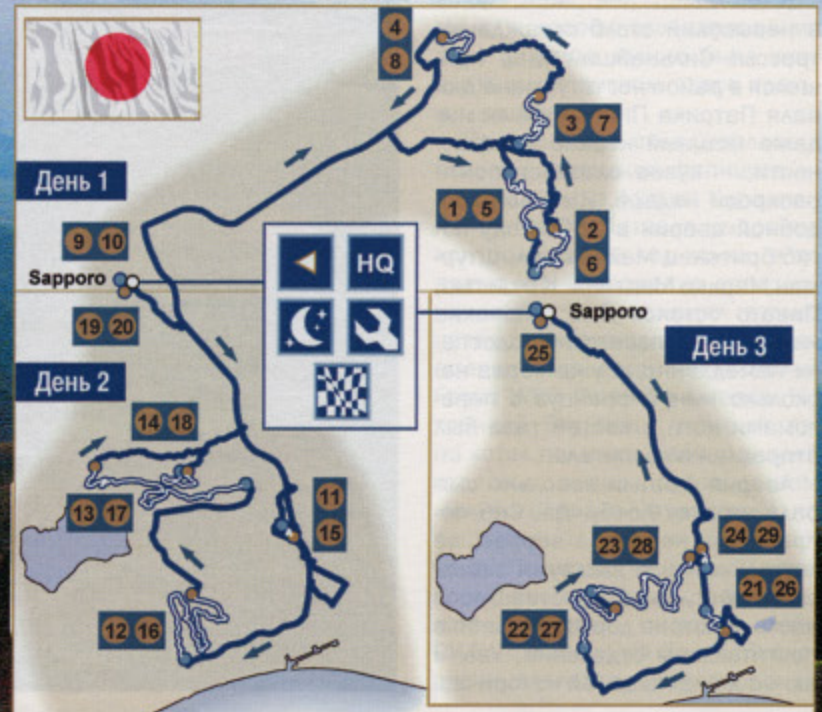
Way of Life!



Яри-Матти Латвала (слева), шеф Ford M-Sport Малкольм Уилсон (в центре) и Микко Хирвонен проиграли чемпионат в личном зачете, но намерены побороться за командное первенство

кой родине ни Subaru, ни Suzuki не блеснули, вновь вчистую проиграв Форду и Ситроену. Так что спустя три дня гонки и почти тридцать скоростных участков Себастьян Лозб и Даниэль Элена отпраздновали получение рекордного, пятого подряд титула сильнейших в чемпионате мира!

Теперь у французского дуэта и Ситроена в WRC осталась лишь одна непокоренная вершина — ралли Великобритании. Однако, хоть Себ и обещал, став чемпионом мира, «дубасить в Уэльсе от всей души», возможно, ему придется наступить на горло собственной песне в пользу командного хора. Ведь его партнер Даниэль Сордо в Японии не финишировал из-за неисправности турбонаддува, и Ford сократил свое отставание от Ситроена в зачете производителей с 23 до 11 очков. Так что теперь обоим пилотам «Двойного шеврона» для завоевания командного титула в Британии обязательно надо быть на финише... ☺



Обозначения

Старт	Штаб-квартира	Старт СУ	Финиш СУ	Маршрут	СУ	Направление	Сервис	Ночной ЗП	Финиш

Чемпионат мира по ралли 2008 года
 Четырнадцатый этап. Ралли Япония (31 октября — 2 ноября)
 Стартовало 86 экипажей, финишировало 57

Место	Экипаж (страна, автомобиль)	Время
1	М. Хирвонен/Я. Лехтинен (Финляндия, Ford Focus RS WRC 2007)	3:25.03,0
2	Я.-М. Латвала/М. Анттила (Финляндия, Ford Focus RS WRC 2007)	+31,1
3	С. Лозб/Д. Элена (Франция/Монако, Citroen C4 WRC)	+2.30,6
4	К. Атkinson/С. Прево (Австралия/Бельгия, Subaru Impreza WRC 2008)	+3.42,4
5	П.-Г. Андерссон/Й. Андерссон (Швеция, Suzuki SX4 WRC)	+5.12,9
6	Т. Гардеймастер/Т. Туоминен (Финляндия, Suzuki SX4 WRC)	+6.09,4
7	М. Уилсон/С. Мартин (Великобритания, Ford Focus RS WRC 2007)	+7.05,3
8	П. Сольберг/Ф. Миллз (Норвегия/Великобритания, Subaru Impreza WRC 2008)	+13.19,9
...11	Е. Новиков/Д. Москатт (Россия/Австралия, Mitsubishi Lancer Evo IX)	+18.33,7

Положение после четырнадцати этапов

Личный зачет

Место	Пилот (страна, автомобиль)	Очки
1	С. Лозб (Франция, Citroen C4 WRC)	112
2	М. Хирвонен (Финляндия, Ford Focus RS WRC 2007)	102
3	Д. Сордо (Испания, Citroen C4 WRC)	59
4	Я.-М. Латвала (Финляндия, Ford Focus RS WRC 2007)	50
5	К. Атkinson (Австралия, Subaru Impreza WRC 2008)	50
6	П. Сольберг (Норвегия, Subaru Impreza WRC 2008)	41
7	Ф. Дюваль (Бельгия, Ford Focus RS WRC 2007)	22
8	Х. Сольберг (Норвегия, Ford Focus RS WRC 2007)	22

Командный зачет

Место	Команда	Очки
1	Citroen Total World Rally Team	175
2	BP Ford Abu Dhabi World Rally Team	164
3	Subaru World Rally Team	93
4	Stobart VK M-Sport World Rally Team	64
5	Suzuki World Rally Team	28
6	Munchi's Ford World Rally Team	22



Seat и все остальные

ЗАВОДСКАЯ команда Seat досрочно обеспечила себе победу в зачете производителей чемпионата мира по кузовным гонкам, прервав тем самым четырехлетнюю череду титулов BMW. Нынешний сезон проходит под диктовку пилотов на испанских автомобилях — и на предпоследнем этапе WTCC, впервые организованном в японской Окаяме (в 1994—1995 годах здесь разыгрывался Гран При Тихого океана Формулы-1), в обеих дождевых гонках первыми к финишу приходили гонщики на Сеатах.

Причем если в первом заезде победу отпраздновал швед Рикард Райделл, выступающий на турбодизельном Леоне, то во втором удача улыбнулась голландцу Тому Коронелю за рулем бензинового хэтчбека той же модели. Гонка стартовала на подсыхающей трассе, и пока другие пилоты колебались, какую же резину выбрать, Коронель решился на необычный шаг: впереди он поставил слики, а сзади — дождевые шины! В итоге Том уже на пятом круге захватил лидерство, которое и удержал до самого финиша.

Некогда непобедимым пилотам BMW в Японии достались только нижние ступеньки подиума, а бессменный чемпион Энди Приоль вынужден был сложить полномочия. Такое положение вещей, конечно, не может радовать главу баварской команды Марио Тайссена. По его мнению, в регламент заложено слишком заметное преимущество дизельных машин над бензиновыми. «Мы бы тоже могли выставить дизельный болид и выигрывать все подряд, — заявил доктор Тайссен. — Но это просто убьет WTCC. Важно, чтобы борьба

была честной и равной». Если правила не будут изменены, то Тайссен угрожает уходом BMW из WTCC. Тем более что сейчас баварский концерн совместно со своей заводской командой Schnitzer работает над доводкой автомобиля BMW M3 категории GT2, который в следующем году должен дебютировать в серии ALMS. Если итоги обсуждений нового регламента WTCC не удовлетворят BMW, то немецкая компания может сконцентрировать свое внимание на программе выступлений в гонках Гран Туризма, а туринговые автомо-

били BMW 320si передать в руки частным командам.

Что касается личного зачета нынешнего первенства WTCC, то на финальный этап, который по традиции пройдет на коварных улочках Макао, с надеждами на итоговую победу отправляются два пилота Сеата — Иван Мюллер и Габриэле Тарквини. Правда, итальянец после неудачного выступления в Японии проигрывает своему французскому товарищу по команде 14 очков, что делает его шансы на чемпионство весьма призрачными.



Для 36-летнего Тома Коронеля (№20) успех в Окаяме стал первым за четыре года выступлений в WTCC



Виктор Шаповалов в Японии не стартовал из-за отказа мотора, а Яп ван Лаген (№29) и Кирилл Ладыгин принесли Ладе очередные 10 очков

И все-таки Audi

«На последнем круге я едва сдерживал слезы», — делился впечатлениями после финиша финальной гонки чемпионата DTM Тимо Шайдер. Немца понять можно: одержав третью в сезоне победу, он выиграл свой первый за восемь лет выступлений в этой немецкой кузовной серии титул. Шайдер захватил лидерство в первенстве еще на втором этапе в Ошерслебене и с тех пор не покидал первой строчки турнирной таблицы. Однако к заключительной гонке на Хоккенхаймринге 29-летний пилот Audi подошел, выигрывая всего лишь два очка у шотландца Пола ди Ресты из Мерседеса. Штутгартская команда, проигравшая начало сезона своим непримиримым соперникам из Ингольштадта, затем сумела нанести ответный удар и сократить отставание. В итоге судьба чемпионского титула решалась в последней гонке.

«Обмен ударами» в квалификации завершился в пользу ди Ресты. Хотя он и уступил поулу другому пилоту Audi, Маттиасу Экстрему, но свою глав-

ную задачу выполнил — опередил Шайдера. Однако уже на старте стоявший третьим Тимо блестяще реабилитировался за неудачную квалификацию. Быстрее среагировав на погасшие огни светофора, он проскочил мимо ди Ресты и Экстрема и в первый поворот вошел уже лидером! А вот его главный оппонент из Мерседеса не сумел на старте опередить Маттиаса и завяз в соперничестве с ним на всю гонку. «Я откровенно разочарован действиями Экстрема, ведь он дважды пытался выдавить меня с трассы», — жаловался после финиша ди Реста.

В итоге Шайдер финишировал первым и вполне заслуженно выиграл чемпионат, а ди Реста получил отмажку клетчатый флаг на второй позиции и уступил немцу в общем зачете всего четыре очка. Учитывая, что для 22-летнего шотландца это был всего второй сезон в DTM (и первый в составе заводской команды Mercedes), — результат великолепный. И его достижения не остались незамеченными — ру-

ководитель команды McLaren Рон Деннис и спортивный босс Мерседеса Норберт Хауг уже объявили, что намерены в ближайшем будущем вывести ди Ресту в Формулу-1. А поэтому следующий сезон Пол, менеджером которого, кстати, является отец Льюиса Хэмилтона Энтони, скорее всего, проведет в серии GP2.

Помимо борьбы за звание чемпиона гонка на Хоккенхайме была ознаменована завершением карьеры самого успешного в истории серии пилота — Бернда Шайдера. С 1991 года, когда немец пришел в DTM, он выиграл пять чемпионских титулов, 43 гонки и 25 поулов — по всем показателям он является рекордсменом. Бернд покидает DTM, но остается в компании Mercedes и теперь будет исполнять роль специального представителя штутгартского концерна, работать над доводкой новых моделей фирмы, а также инструктировать клиентов AMG Driving Academy. Свою прощальную гонку Шайдер завершил на шестом месте.

Шнайдер уходит, а Шайдер — чемпион



СТЕНОГРАММА



Фото Андрея КЛЕЩЕВА

ЗАНЯВ второе место в швейцарской гонке Rallye International du Valais, французский экипаж Николая Вуйоза и Николая Клингера досрочно завоевал звание чемпионов серии IRC сезона-2008. Среди производителей титул «забронирован» за фирмой Peugeot — причем как в абсолютном зачете, так и в моноприводном классе 2WD. Финальный этап IRC пройдет 5—7 декабря в Китае.

ОПУБЛИКОВАНЫ предварительные календари чемпионатов Европы-2009 по автокроссу и ралли-кроссу. Российских этапов нет ни в том ни в другом. По нашей информации, устроители соревнований в подмосковном Дмитрове подали заявку в FIA, но затем сами отозвали ее.

Трек не за горами

БЛИЗИТСЯ зима, а с ней и новый российский трековый сезон. Поскольку в последние годы капризы зимней погоды доставили немало головной боли организаторам соревнований, в 2009 году практически все гонки запланировано провести в сжатые сроки: с середины января по конец февраля.

Главная зимняя серия — чемпионат страны в классе N-1600 — сохранила прошлогодний формат. Сначала ее участников ждет визит в Казань, затем — два этапа в Раменском. А вот кубковые серии заметно рас-

ширили свою географию.

Гонку звезд, как и год назад, планируют провести две команды организаторов. Соревнования на Кубок президента РАФ пройдут по классической «схеме шестнадцати» 14—15 февраля в Раменском, а журнал «За рулем» организует собственные двухчасовые заезды на выносливость с последующими суперфиналами 22—23 февраля на Московском ипподроме. Как и в прошлом году, в суперфиналах гонщики поедут на одинаковых седанах Renault Logan Cup.

Чемпионат России по трековым гонкам в классе N-1600		
1-й этап	17—18 января	Казань
2-й этап	31 января—1 февраля	Раменское
3-й этап	27—28 февраля	Раменское
Кубок России по трековым гонкам в классе A-1600		
1-й этап	17—18 января	Казань
2-й этап	24—25 января	Красноярск
3-й этап	31 января—1 февраля	Ижевск
4-й этап	14—15 февраля	Тюмень
5-й этап	21—22 февраля	Курган
6-й этап	28 февраля—1 марта	Новокузнецк
Кубок России по трековым гонкам в классе Лада		
1-й этап	24—25 января	Раменское
2-й этап	14—15 февраля	Тольятти (резерв — Оренбург)
3-й этап	28 февраля—1 марта	Самара (резерв — Ижевск)
Кубок России по трековым гонкам в классе Волга		
1-й этап	14—15 февраля	Нижний Новгород
2-й этап	21—22 февраля	Нижний Новгород

С места — в карьер

ДВУМЯ новыми гонками должен пополниться календарь Кубка России по ралли 2009 года. Причем обе, несмотря на географическую удаленность друг от друга, имеют одно общее свойство — их трассы проложены в... карьерах. В Европе таких почти нет — там раллистам хватает и «закрученных» дорог общего пользования. А во многих регионах России, где грунтовки либо слишком прямолинейны, либо слишком разбиты, проведение гонок в

огромных по площади и обилию технологических дорог карьерах — единственная возможность организовать интересные соревнования.

Первый из двух наших «подопытных» карьеров, едва ли не крупнейший в Европе, — Хромцовский — находится в Ивановской области. В последнюю субботу октября здесь прошло «кандидатское» ралли Текстильный край. Победителем этой клубной гонки после сходов двух фаворитов — перевернувшие-

го свою Subaru москвича Алексея Каткова и хозяина трассы Игоря Куренкова, свернувшего привод на «восьмерке», — вышел столичный экипаж Юрия Бондаря и Юлии Никулкиной на Импрезе (на фото).

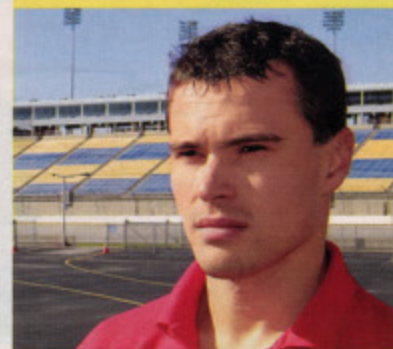
Второй карьер, также принимавший у себя 25 октября «кандидатскую» гонку, находится рядом с городком Асбестом, что в Свердловской области. На клубном ралли Возрождение участников было побольше, нежели на Текстильном крае (54 против

36), а борьба закончилась победой братьев Дмитрия и Вадима Тагировых из Екатеринбурга на Импрезе поколения N8.

Новые трассы и организаторы карьерных соревнований успешно сдали «вступительный» экзамен на право проведения грядущих этапов Кубка России. Скорее всего, ивановская гонка откроет в начале января следующий кубковый сериал, а уральская станет одним из летних этапов «первой лиги» российского ралли.



СЕЗОН немецкого Кубка Porsche Carrera для Олега Кельсманна закончился 27-м местом на трассе Хоккенхаймринг. Пилот, выступавший в нынешнем сезоне за коллектив Misanek Motorsport, лишь раз в десяти стартах смог пробиться в число 20 лучших и занял 32-е итоговое место из 37 участников серии.



СЕРГЕЙ Мокшанцев провел тесты на автомобиле заокеанского первенства Indy Lights. Москвич проехал на 340-сильной «формуле» канадской команды Brian Stewart Racing по овалу в Кентукки и классическому автодрому Путнам Парк во Флориде. Это не первое знакомство 25-летнего гонщика с разными формульными сериями, но до контракта на весь сезон дело не дошло еще ни разу.



Фото Андрея КЛЕЩЕВА

С новинкой — по старинке

С ТРИУМФА начал свой гоночный путь по бездорожью новейший Mitsubishi Racing Lancer, который сменил в заводской команде «трех бриллиантов» непобедимую модель Pajero Evo. На финальном этапе Кубка FIA по коротким ралли-рейдам — бахам — в Португалии триумфатор Дакера Стефан Петерансель легко справился с армией полуза-

водских BMW и привел новинку (на фото) на финиш первой. Жаль, что потягаться с французом не удалось нашему Борису Гадасину: обладатель Кубка FIA по бахам 2007 года показал лучшее время на прологе, но затем сошел из-за поломки переднего дифференциала на своем пикапе Nissan. Впрочем, на финальной позиции петербуржца в зачете нынешней серии эта неудача не

отразилась — россиянин заранее гарантировал себе «серебро», уступив «золото» не выступавшему в Португалии катарцу Нассеру Аль-Атийяху.

Для остальных российских участников бахи Portalegre гонка сложилась по-разному. Бывший штурман Гадасина Александр Мироненко, занимавший по итогам первого дня девятую позицию в «абсолюте», вскоре перевернул

свой Pajero. А вот тренировавшиеся в Португалии в преддверии сезона-2009 москвич Илья Кузнецов (Mitsubishi L200) и петербуржец Алексей Денисов (Nissan Patrol) увидели «клетчатый флаг» — на 17-м и 24-м местах соответственно. При этом дебютировавший в столь масштабных соревнованиях Денисов занял достойное седьмое место в «серийном» зачете T2.



Троекратный

НАССЕРУ Аль-Атийе удалось совершить в этом сезоне почти невозможное — пилот из Катара отличился сразу в трех международных чемпионатах! Вслед за победой в Кубке FIA по внедорожным бахам и уверенным лидерством в чемпионате Ближнего Востока по ралли Нассер выиграл и Кубок мира по ралли-рейдам!

Произошло это событие в последних числах октября на трассе бахи UAE Desert Challenge в Объединенных Арабских Эмиратах. Финальный этап Кубка мира не при-

влек внимание заводских команд Mitsubishi и Volkswagen, и потому охота за кубковым «золотом» превратилась для катарца, выступавшего на BMW X3 в паре со шведкой Тиной Тернер, в легкую прогулку — на финише экипаж опередил ближайшего из конкурентов на четыре с половиной часа!

Но если победа Нассера не удивила почти никого, то российский КАМАЗ вновь заставил восхищенно отзываться о себе зарубежную публику. Команда из Набережных Челнов приехала в ОАЭ «обкатать» свои грузовики перед южноамериканским Дака-

ром, и обкатка удалась на «пять с плюсом». По итогам пяти дней тяжелейших испытаний в песках КАМАЗ Владимира Чагина, Сергея Савостина и Анатолия Танина финишировал в Дубае третьим в абсолютном зачете!

К сожалению, для остальных российских участников бахи Desert Challenge сложилась не лучшим образом. Грузовик Фирдауса Кабирова погряз в технических проблемах и классифицировался лишь 18-м, а наши «джиперы» до финиша и вовсе не добрались. Леонида Новицкого и Олега Тюпенкина, которых прочили в реальные конкурен-

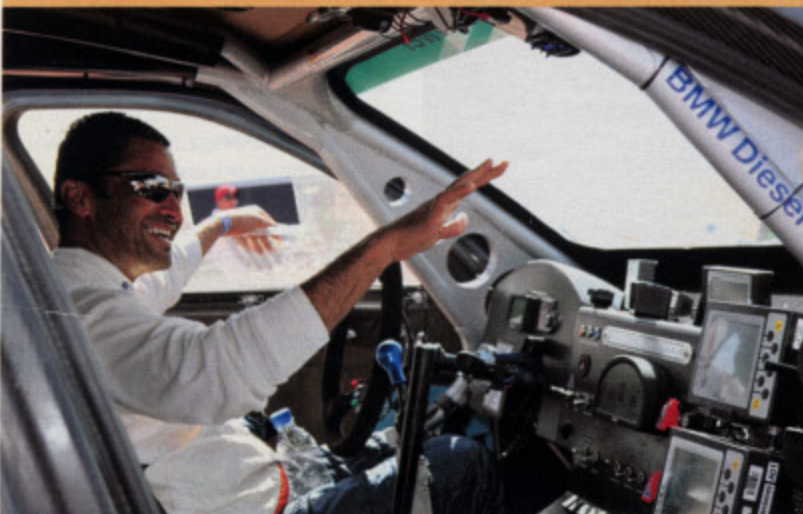
ты Аль-Атийе на этой гонке, подвел оборвавшийся на их BMW X3 приводной ремень, а Андрея Иванова и Алексея Кузьмича, претендовавших на Кубок мира в «серийном» классе T2, не довез до финиша отказавший двигатель их Ниссана.

Впрочем, повод для радости у наших все равно нашелся: товарищи Иванова по команде Tecnosport, Артур Ардавичус и Денис Березовский из Казахстана, третий раз в сезоне привели свой Patrol на финиш и в итоге выиграли Кубок мира в зачете T2!

Завоеванный дуэтом Ардавичус/Березовский Кубок мира стал первым трофеем для представителей Казахстана на международной арене



Bob McCaffrey / ATCUAE



У Нассера Аль-Атийе есть все основания для хорошего настроения



ПРЕДПОСЛЕДНИЙ этап серии длинных гонок VLN не принес очков экипажу Станислава Грязина и Валерия Горбаня. Российско-украинский дуэт даже не смог выйти на старт, поскольку их Porsche оказался разбит на тренировке. Незадолго до финиша сошли и их товарищи по команде Land Motorsport Сергей Матвеев с Евгением Царевым. На этом фоне ложкой меда можно считать победу Виктора Смольского (на фото) в малочисленной «ветеранской» категории H3 и восьмое место Александра Миленького и Сергея Горбунова, выступавших в компании немца Тео Клеена в категории SP3. Лидеры общего зачета VLN — украинцы Алексей Мочанов и Андрей Круглик — из-за проблем с тормозами на их Фиесте финишировали лишь на третьей позиции в классе SP2 и вынуждены были уступить первую строчку в генеральной классификации.

ДАНИИЛ Квят продолжил блестящую серию выступлений в престижных картинговых турнирах Старого Света. В конце октября уроженец Уфы и воспитанник московской гоночной школы Карт-Лэнд выиграл в классе KF3 свою вторую гонку в Италии — Bridgestone Cup, проходивший на трассе South Garda в местечке Лонато. Как и в предыдущих соревнованиях, 14-летний россиянин выступал на шасси Fernando Alonso Kart с двигателем TM в составе частной итальянской «конюшни» Morsicani Racing.

ПЕТЕРБУРЖЕЦ Роберт Шварцман (на фото) вышел победителем международного финала картинговой серии EasyKart, где гонщики соревнуются на одинаковых шасси Birel, оснащенных монодвигателями IAME. Помимо успеха Шварцмана, который отличился на итальянской трассе Jesolo в самом «юном» и массовом классе 60, лучшими достижениями россиян стали седьмое место Евгения Больших в классе 100, шестое — Александра Крамарского в 125 Light, девятое — Василия Ануфриева в 125 Heavy и четвертое — Аркадия Школьного в 125 Shifter.





Максим Чернев стал автором сенсации, поднявшись на вершину подиума в «Революциях»



Фото Ларисы ЛАЩЕНОВОЙ



Фото Андрея КЛЕЩЕВА

РОССИЯНЕ Сергей Жидков и Сергей Герасименко на Subaru украсили своим присутствием финальный этап чемпионата Белоруссии — ралли Ушачи. Петербуржцы (на фото) выиграли все 14 спецучастков и оторвались от ближайшего конкурента на три с лишним минуты. Судьба белорусского чемпионства решилась незадолго до финиша витебского ралли: после того как с трассы вылетел Mitsubishi Lancer главного претендента на «корону», минчанина Андрея Голобородько, «золото» в четырехэтапной серии прибрал к рукам литовец Томас Савицкас на Хонде Civic.

КУБОК России по автокроссу на УАЗах финишировал 26 октября в Ульяновске. Гонку на родине Ильича выиграл экс-чемпион СССР по мотокроссу петербуржец Владимир Худяков, однако предыдущие неудачи оставили Доктора за чертой призеров серии. Российское «золото» должны были разыграть на домашней трассе фирменные пилоты УАЗа — Биньямин Джепаев и Александр Мальков. Однако оба ульяновца из-за отказов техники не пробились в финал, и победу в Кубке отпраздновал имевший до этого лучшую сумму очков Джепаев.

Кольцевые хроники

СЕЗОН Национальной гоночной серии Лада завершился лишь 26 октября, что стало своеобразным рекордом для отечественных кольцевых соревнований. Причем финал прошел не на городской трассе в Тольяти, как планировалось изначально, а в подмосковном Мячкове.

В классе прототипов Lada Revolution произошла сенсация. Уверенно возглавлявший погоню за титулом уралец Владимир Шешенин дважды стал жертвой поломок — незадолго до финиша первой гонки, в которой он занимал первую позицию, а за-

тем еще и до начала второй! Главный соперник и земляк Шешенина, 17-летний Максим Чернев, такого подарка судьбы не упустил — и завоевал титул с преимуществом в пол-очка.

В Кубок Лада Калина на этот раз допустили и нескольких пилотов на ВАЗ-2112, которые и задавали тон. Поул выиграла Наталья Гольцова — дочь легендарного Владимира Гольцова, а две победы одержал Николай Мезенцев. Что до претендентов на титул, то в соперничестве двух молодых спортсменов — тольяттинца Павла Кальмановича и москвича Алексея Карачева — взял на трассе верх первый. Чем и доказал право называться сильнейшим «калиноводом» сезона.

А вот финальный этап Кубка Honda Civic, запланированный на 18—19 октября, был отменен: средств на проведение городской гонки в Орле не нашлось. В итоге обладателем Кубка по итогам десяти состо-



В планах организаторов Кубка Civic — постепенный переход на новую машину



В сезоне-2009 команда Мегафон Моторспорт рассчитывает провести гоночную серию на 600-кубовых «смартах»



Павел Кальманович получил возможность выйти на старт благодаря молодежной программе АвтоВАЗа — и воспользовался ею сполна

Фото Никиты ГУДКОВА

явшихся в России, Финляндии, Италии и на Украине гонок был объявлен экс-чемпион СССР и России Виктор Козанков. Лишь четвертым в итоге остался питерский гонщик Александр Антонов, который долгое время уверенно лидировал в общем зачете, но в решающей гонке сошел из-за технических проблем с машиной.

В планах организатора Кубка Андрея Артюшина — увеличение количества пилотов с нынешних 10—12 в полтора раза, а также постепенный переход на Сивики нового поколения. В нынешнем сезоне участвовала лишь одна такая машина.

Не исключено, что в следующем году в российском кольце появятся и другие обновления. Столичные команды Мегафон Моторспорт и АМК ФСО представили кольцевой проект Mega Smart Cup — гонки на... автомобильчиках smart! Гоночные «букашки» с 2001 года выступают

в Бельгии. Их турбированные 600-кубовые моторчики выдают почти 90 л.с. и через шестиступенчатый «робот» приводят в движение задние колеса. По времени круга в Мячкове smart Cup сравним с кольцевыми Калинами и «двенадцатыми».

Десять первых машинок уже прибыли в Россию, но организация полноценной гоночной серии в 2009 году остается под вопросом. На фоне дефицита автодромов и непонятных взаимоотношений организаторов российского «кольца» у организаторов Mega Smart Cup появилось желание провести серию соревнований в регионах — на коротких трассах в больших городах. Их участниками могли бы стать молодые картингисты — как на первом подобном мероприятии, состоявшемся в Санкт-Петербурге, когда в Северную столицу приехал семикратный чемпион Формулы-1 Михаэль Шумахер.



Фото Михаила НЕСТЕРОВА

ШЕСТИЭТАПНЫЙ чемпионат России по джип-триалу финишировал в октябре на трассе в селе Новосемейкине, что неподалеку от Самары. Сильнейшим экипажем страны в преодолении всевозможных искусственных и естественных препятствий стали москвичи Антон Филимонов и Сергей Соколов, выступавшие на полноприводном полноуправляемом прототипе Протозавр (на фото) с двигателем Chevrolet мощностью около 380 лошадиных сил.

ГОНЩИКА и конструктора Станислава Борисовича Гесса-де-Кальве не стало 20 октября. В начале 70-х он успешно выступал в чемпионатах СССР на трехлитровом автомобиле отечественной Формулы-1 собственной постройки. Люди, знавшие Гесса-де-Кальве, отмечают неординарность его личности — Станислав Борисович занимался альпинизмом, дружил со знаменитым бардом Юрием Визбором. В лаборатории скоростных автомобилей МАДИ под его началом «выросли» Игорь Ермилин и создатель шасси ArtTech Сергей Пискунов. Станиславу Гессу-де-Кальве было 69 лет.

Игрушка? Гонимый автомобиль Legends длиной лишь чуть больше трех метров похож на пластиковую масштабную модельку машины тридцатых годов, которую какой-то великан смастерил для сынишки. Причем не очень аккуратно: ни фар, ни стекол, ни дверных ручек...

Но сквозь решетку виден масляный радиатор, поблескивающий гоночными фитингами, а шкала тахометра размечена до 11000 об/мин. Да, это модель в масштабе 5/8. Но модель действующая!

ПЯТЬ/ВОСЬМЫХ

Валерий АРУТИН, Олег РАСТЕГАЕВ
Фото Валерия АРУТИНА и Влада КЛЕПАЧА

Автомобильчики Legends в 1992 году придумали Ховард Уиллер, один из промоутеров гонок NASCAR, и американский пилот Эллиот Форбс-Робинсон, победитель этапов ALMS и Trans-Am. Проект удался: компания 600 Racing, Inc., которая наладила производство Легенд, за шестнадцать лет выпустила и продала около 3500 машин — это самый массовый гоночный автомобиль в мире!

В чем же секрет ошеломляющего успеха?

В дешевизне Легенды и простоте ее конструкции. Первое позволяет купить машинку каждому мало-мальски работающему американцу. А второе — обслуживать ее силами пары друзей.

Исследования, проведенные в США в начале девяностых, показали, что цена болида, претендующего на звание «народного», не должна превышать

\$20000. Гонимый прототип за эти деньги не построишь, а «заряженная» и облегченная серийная малолитражка все равно будет совсем «чахоточной» — гоняться на такой неинтересно. Однако Уиллер и Форбс-Робинсон нашли третий, парадоксальный путь, сделав автомобиль... в масштабе 5/8! А для пущей грозности одели его в пластиковый кузов, стилизованный под машины тридцатых годов прошлого века, на которых гонялись легендарные американские пилоты тех лет. Отсюда родилось и имя нового класса — Legends, Легенды.

Под пластиковой оболочкой скрывается конструкция, спроектированная по принципу «чем проще, тем лучше». Основа машинки — пространственная рама, сваренная из стальных труб и прямоугольных профилей. Спереди установлен силовой агрегат от мотоцикла



Yamaha XJR 1300 — четырехцилиндровый четырехтактный мотор, многодисковое сцепление и пятиступенчатая кулачковая коробка передач. Агрегат развернут продольно, а вместо цепной передачи присоединен карданный вал, передающий крутящий момент на неразрезной задний мост (с маркировками «Toyota» и «Made in China»). Привычного дифференциала нет — ось соединяет колеса жестко, как у карта. С разных серийных автомобилей взяты тормоза, колесные ступицы и шаровые опоры...

В итоге в США Легенда действительно стоит менее двадцати тысяч долларов. И пусть двигатель объемом 1250 см³ с воздушным охлаждением и четырьмя карбюраторами развивает всего 130 л.с., зато машинка весит ровно полтонны — по энерговооруженности она опережает, например, Porsche 911 Carrera S!

Ну-ка, как сюда залезают? Снаружи у маленькой, по поясрослому человеку, «калитки» нет ни ручки, ни замка. Нужно просунуть руку в окно и на внутренней стороне дверки нащупать... шпингалет. Неэстетично? Зато дешево, надежно и практично.

Дальше, потянув за специальное кольцо, необходимо снять с вала рулевое колесо и протиснуться в кабину «кормой» вперед. Масштаб 5/8 превратил салон в тесный кокпит. Водителю



Народные гонки

Legends — серия массовая: за год в восемнадцати штатах США, в Канаде и нескольких европейских странах проходит более трехсот гонок. Причем на некоторые соревнования собирается до 150 гонщиков! Например, Легенды гоняются перед этапами NASCAR — конечно, не на больших овалах, а на «встроенных» в них мини-трассах. А часть гонок и вовсе проходит по грунту, как на заре серии NASCAR!

Для каждого вида трасс (овал, «европейский» трек, грунт) по окончании сезона проводится финальная Гонка чемпионов. Кроме того, компания INEX, генеральный организатор серии Legends, делит гонщиков на четыре дивизиона — Pro (опытные пилоты), Semi-Pro (новички), Masters (пилоты старше 40 лет) и Young Lions («Молодые львы», юниоры 12—16 лет). Итого 12 зачетных групп, в каждой — от 30 до 650 участников. А в декабре проводится Всемирный финал, в котором может принять участие любой пилот, имеющий лицензию INEX.

Все изменения конструкции, кроме специально оговоренных техническим регламентом, запрещены. Наказание за любую «химию» — дисквалификация на весь сезон, причем и пилота, и владельца машины или команды. Можно выбирать из двух двигателей — опломбированный мотор Yamaha XJ1250, подготовленный в 600 Racing, Inc., или более старый Yamaha XJ1200 объемом на 50 см³ меньше, но без пломб: спортсменам разрешено ремонтировать его самостоятельно (без доработок серийной конструкции). Если же кому-то кажется, что у пилота, финишировавшего в первой пятёрке, двигатель лучше, он может... купить его за \$5670 сразу по окончании гонки! Надо только самому приехать не последним, а в числе первых десяти участников. Впрочем, желающих немного — ведь за новый опломбированный мотор нужно отдать всего \$4350.

А еще можно выбрать из фиксированного списка передаточное число главной передачи или пружины подвески, подобрать более удобный руль и даже убрать одну из педалей тормоза. Но в остальном машинки совершенно одинаковы. А потому борьба Легенд всегда максимально плотная — и зрелищная.



Посадка в машинку требует от пилота гибкости



Слева направо: тахометр с памятью, указатель давления масла, лампа, подсказывающая момент переключения, указатель температуры масла, указатель включенной передачи



Кресло Richardson сделано из тоненькой пластмассы — шансов получить одобрение автофедерации у него никаких. Российский регламент допускает замену кресла и ремней безопасности на омологированные



Единственное стекло в кабине — лобовое. В отсутствие «дворников» в дождь от него больше неудобства, чем пользы



В мотоциклетной коробке первая ступень включается движением рычага вперед, остальные — на себя. Задней передачи нет вовсе. Перед рычагом — опционный регулятор тормозных усилий



Сдвоенная педаль тормоза нужна, чтобы не цепляться левой ногой за рулевой вал. Все педали — с очень короткими ходами



Борьба Легенд с их узкими крыльями «колесо в колесо» может закончиться так же, как у «формулы» — воздушными кульбитами

Российские гастроли

Российские организаторы класса Legends познакомились с этими машинками случайно, причем в Финляндии — на спортивной базе Матти Райкконена, отца Кими Райкконена. Финны «подсели» на гонки Легенд более десяти лет назад, по достоинству оценив не только простоту и дешевизну машинок, но и универсальность — ведь гоняться на них можно и по грунту, и по льду озер. В итоге компания Русское кольцо стала дистрибьютором и организатором гонок Легенд в России.

Для начала было завезено десять машинокомплектов — доставка, растаможивание и сборка увеличили цену каждого автомобиля до \$26000. Но уже в мае 2008 года состоялся первый этап Кубка Legends. Гонки организованы по американскому формату: все ради зрелищности. После квалификации проводится короткий промежуточный заезд (так называемый хит), на старте которого пилоты выстраиваются... в обратном порядке! Так что лидерам приходится прорываться из последних рядов. Борются не только за дополнительные очки — место пилота на старте 30-километровой основной гонки зависит от результата и в «хите», и в квалификации.

Победителем первого российского сезона Легенд стал Шота Абхазова — самый опытный из пилотов Кубка и владелец компании Русское кольцо. А всего зачетные очки в гонках получили двенадцать гонщиков. Правда, стартовые взносы пока велики — 35 тысяч рублей: ведь у серии нет спонсора и промоутера и гонки проводятся «на свои».

Сейчас заказано еще два десятка машин, половина из которых уже выкуплена владельцами. Предложат и прокат — этап со стартовым взносом и полным обслуживанием оценивается в \$3000. Для сравнения — аренда автомобиля класса Туринг-Лайт в хорошей команде обойдется пилоту в 50—70 тысяч евро за сезон. Запланированы несколько зимних гонок.

С надежностью особых проблем нет. Из-за активных «штурмов» поребриков трассы АДМ в Мячкове приходится дополнительно проваривать раму. Два раза случались поломки рулевых механизмов — к счастью, в медленном повороте и без серьезных последствий. Заявленный ресурс мотоциклетного мотора — 4000 км: пока только один двигатель «умер своей смертью» — упала компрессия. Цена нового опломбированного мотора — около \$7500. За комплект шин BFGoodrich нужно отдать \$599 — при правильной езде его хватает на два-три этапа. Остальные ходовые детали — тормозные колодки, шаровые опоры (при ударах в колесо страдают прежде всего они), фильтры — берутся от серийных автомобилей и стоят недорого.

среднего роста внутри относительно удобно — разве что руль хочется на пару сантиметров придвинуть к себе. Немного мешают и «лопухи» боковой поддержки на спинке простежкого гоночного кресла, но его участникам российских гонок разрешено менять на любое другое омологированное, и удлинить рулевой вал тоже не проблема. А вот пилоту ростом под 190 см в Легенде приходится туго: сидишь, как кузнецик, подпирая коленками руль. Да и в «тапках» 45-го размера работать педалями сложно — приходится нажимать на педаль газа, втискивая ступню между двойной педалью тормоза и стенкой кузова. А ведь надо не просто нажимать, а ювелирно работать ей! Ходы педалей сцепления и газа микроскопические — как ни старайся плавно тронуться, не получится. Что-

бы не заглохнуть, приходится подгазовывать.

Можно поступить проще — дать больше оборотов и просто бросить сцепление! Задние колеса легко проворачиваются на сухом асфальте даже на второй передаче, и Легенда, повиливая кормой, уносится с пилейна. Разгон хорош — мотор, только что мирно рокотавший на холостых оборотах (здесь это привычные 700 об/мин), легко раскручивается до максимальных 10500 об/мин и радуется тяговитостью на средних оборотах. Если на выходе из поворота двигатель «проседает» до 3000—4000 об/мин, Легенда все равно «пуляет». Оптимальные обороты для переключения на следующую передачу подсказывает лампа на приборной панели — вспышка, короткий рывок рычага секвентальной коробки передач на себя, и мо-



Сзади — неразрезной мост на продольных рычагах с тягой Панара и барабанные тормоза. Амортизаторы Bilstein — без регулировок, но пружины можно подбирать по жесткости



Мотоциклетный мотор развернут продольно, что создает проблемы с охлаждением четвертого цилиндра. Во избежание перегрева на Легендах установлены дополнительные воздуховоды (на фото справа), а после финиша мотор полагается обдувать вентилятором. Радиатор перед двигателем — масляный



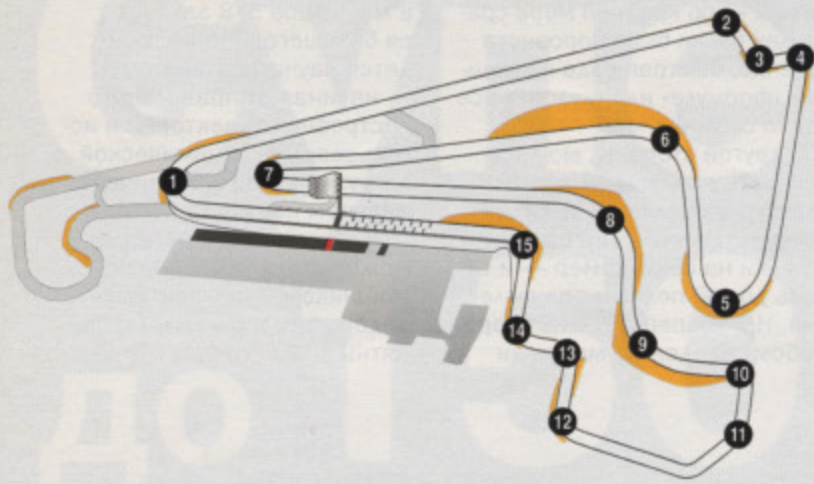
Бензобак емкостью около 18 литров установлен за спиной пилота. Топливо — бензин АИ-95



Система питания — четыре горизонтальных карбюратора

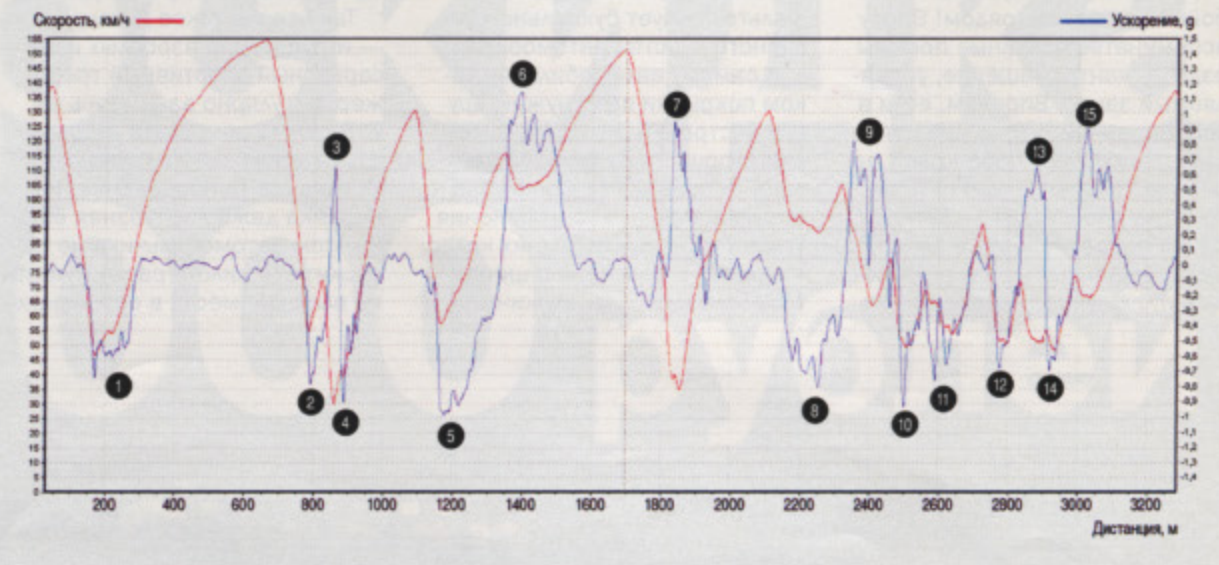


Моношина BFGoodrich сделана специально для Легенд и «на все случаи жизни» — для гонок посуху, в дождь и даже на грунте. Однако на влажном асфальте покрышки практически беспомощны



В день теста трасса местами была мокрой, так что показать хорошее время нам не удалось. Но на графиках видно, что даже в таких условиях на длинной прямой между первым и вторым поворотами машина разгонялась до 155 км/ч, а в быстром шестом вираже поперечное ускорение достигало 1,1 g. В медленных поворотах (7, 10) ускорение было ниже — около 0,9 g, отчасти потому что пилот немного перестраховывался, опасаясь разворота. Посуху гонщики на Легенде проезжают круг в Мячкове за 1 минуту и 54—55 секунд — на уровне, который в прошлом году показывали автомобили класса Туринг-Лайт

Графики скорости и поперечных ускорений автомобиля (результаты измерений Автотревию)



тор попадает в зону, насыщенную крутящим моментом. Кулачковая коробка работает с четкостью затвора — «вверх» передачи переключаются молниеносно и без выжима сцепления. А «вниз»? Кто поопытнее, меняет ступени тоже без сцепления — левой ногой тормозя, а правой делая перегазовки. Можно переключаться и обыч-

ным способом, правым ботинком нажимая на тормоз, левым — выжимая сцепление. Но отпустить его надо аккуратно — без межколесного дифференциала сорвать задние колеса в занос очень просто.

И не только на торможении. При разгоне на лужах или грязном асфальте Легенда резко шархается в сторону. И требу-

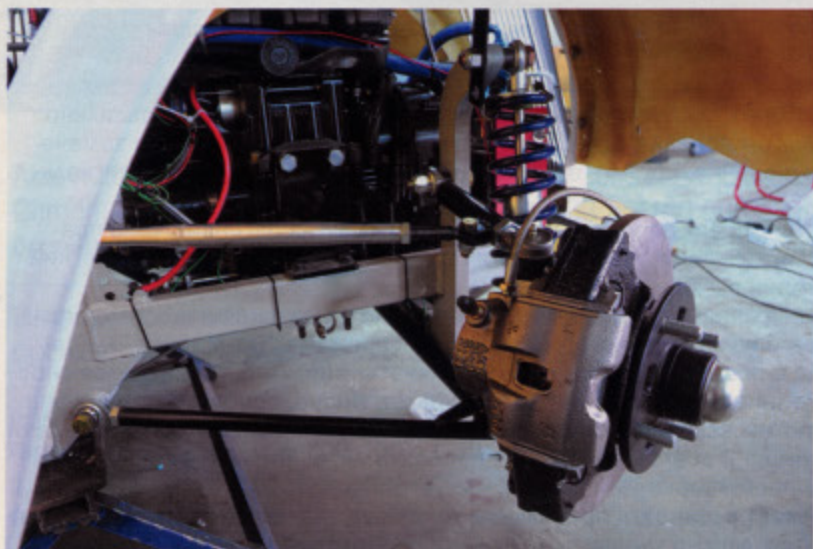
ет быстрых и точных корректирующих действий «коротким» рулем.

К самим тормозам особых претензий нет — без усилителя они позволяют точно дозировать замедление. На тестовой Легенде, правда, баланс тормозных сил был смещен назад — при интенсивном торможении задние колеса уже блокиро-

вались, а передние тормоза работали не в полную силу. Но это выбор гонщика — не исключено, что такой баланс помогает ему «заправлять» машину в крутые виражи.

Впрочем, Легенда и без этого охотно входит в повороты. На сброс газа автомобильчик ныряет внутрь. Дальше, прибавляя газ, нужно держать ма-

шинку на грани скольжений или, что еще приятнее, в небольшом заносе задних колес. Тут, правда, нужна точность и аккуратность: чуть передал газ, опоздал с коррекцией рулем — короткобазная Легенда легко разворачивается на 180 градусов. В шпильках возникает и другая проблема — руль, насыщенный усилием в малых



Передние тормоза — серийные, с невентилируемыми дисками. Подвеска — на двойных поперечных рычагах



Толкать Легенду легко только по прямой: в любом повороте из-за отсутствия дифференциала она кажется вдвое тяжелее. На фото — вариант с чуть более просторным внутри кузовом

углах, при повороте на 45 градусов предательски «пустеет». Зато на скоростной дуге Легенда стоит очень хорошо — почти нейтральная поворачиваемость позволяет проходить повороты под тягой.

На этой мажорной ноте мы бы и закончили свой рассказ. Но в день теста погода была переменчивой, так что нам открылась и обратная сторона Легенды. Стоило пройти дождю...

Беда! Кубковые моношины BFGoodrich с маркировкой M+S по влажному асфальту скользят, как по маслу. Жестко соединенные между собой задние колеса на входе в вираж норовят пропихнуть Легенду по прямой. На выходе из поворота тоже проблемы: чуть открываешь

газ — передние колеса плывут наружу, на руле «пустота». А отбойник — вот он, рядом! Впору вспоминать раллийные приемы езды — контрсмещение, управляемый занос. Впрочем, если в соревновании «кто лучше цепляется за асфальт» побеждают передние колеса, ничего путного тоже не происходит — Легенда резко проваливается в занос, не соглашаясь скользить «в малых углах». В результате только

время теряешь. Такая «дикая» управляемость на мокром асфальте требует буквально ювелирного чувства автомобиля. А самому автомобилю на таком покрытии явно нужны другие настройки. Но здесь поле для творчества у пилотов невелико — правилами монокубка допускаются только изменения углов установки передних колес, клиренса и давления в шинах. Можно подбирать пружины, а

вот амортизаторы Bilstein у всех одинаковые и не регулируются. Так что же такое Легенда — игрушка для взрослых или серьезный спортивный тренажер, регулярно занимаясь на котором можно стать вторым Шумахером или Хэмилтоном? Истина где-то посередине. Наверняка даже виртуозная езда на этом автомобильчике не позволит его пилоту рассчитывать на высокие места в серьезных

гонках — по крайней мере сразу. Как бы ни была норовиста Легенда, быстрая езда на мощной «формуле» или «кузове» все равно сложнее. С другой стороны, можно приехать в выходной день на трассу, «нащелкать» за рулем Легенды десяток кругов без оглядки на секундомер — и отбыть домой полным впечатлений. Но, уверены, очень скоро любому владельцу машинки

в масштабе 5/8 захочется большего. Значит, придется научиться многому — начиная от правильного построения траектории и использования динамической загрузки колес и заканчивая умением настроить автомобиль. В этом деле Легенда может стать отличным помощником — относительно недорогим, надежным и понятным. ☺



Паспортные данные

Параметры	Автомобиль Legends Car	
Тип кузова	купе	
Число мест	1	
Размеры, мм	длина	3200
	ширина	1524
	высота	1168
	колесная база	1854
Снаряженная масса, кг	500 (минимум)	
Полная масса, кг	590 (минимум)	
Двигатель	бензиновый, с четырьмя карбюраторами	
Расположение	спереди, продольно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	
Рабочий объем, см³	1188 (1251)*	
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	77,0/63,8 (79,0/63,8)	
Степень сжатия	10,0:1	
Число клапанов	16	
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	130/96/н.д.**	
Коробка передач	механическая, кулачковая, 5-ступенчатая	
Передаточные числа	I	2,86
	II	2,00
	III	1,57
	IV	1,29
	V	1,12
	задний ход	—
главная передача	от 2,50 до 4,30***	
Привод	на задние колеса	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	
Задняя подвеска	зависимая, пружинная, на продольных рычагах с тягой Панара	
Передние тормоза	дисковые	
Задние тормоза	барабанные	
Шины	205/60 R13 Legends Edition	
Емкость топливного бака, л	18	
Топливо	Бензин АИ-95	

* В скобках — данные двигателя XJ1250 (опломбированного) ** Н.д. — нет данных *** Диапазон передаточных чисел, разрешенный правилами

Слово профи

Оценить управляемость и гоночный потенциал Легенды мы пригласили Михаила Ухова. Он сам уже почти легенда российского кольца: мастер спорта международного класса, двукратный чемпион Туринга, руководитель и инженер одной из сильнейших российских команд. А в прошлом — член сборной СССР по картингу, двукратный чемпион СССР и бронзовый призер чемпионата России 2000 года.



«Посадка с согнутыми ногами не вызывает дискомфорта, но спинка сиденья мешает рукам. Понравилась две педали тормоза: для тех, кто не умеет тормозить левой ногой, — отличная возможность потренироваться. Уметь это, кстати, стоит — тот, кто едет «в две ноги», будет быстрее. Секвентальная коробка здесь тоже к месту — с ней начинающим проще научиться правильно сочетать работу педалями, рычагом переключения передач и рулем. Мотор хороший, с замечательными «низами», но в гонке, конечно, крутить его надо до конца, пока не загорится сигнальная лампочка.

На сухом асфальте, когда есть «зацеп» передних колес, в быстрых дугах Легенда очень правильно скользит всеми четырьмя колесами. А в крутых поворотах можно провоцировать легкий занос для сглаживания траектории выхода.

Но в дождь Легенда становится очень специфической — появляется сильная недостаточная поворачиваемость, прежде всего из-за шин, которые не удается прогреть. Тут главное — правильно выбрать скорость входа в поворот и буквально «облизывать» вираж. А если начался снос — терпеливо ждать, когда передние колеса зацепятся за асфальт. Иначе, прибавив газа, сначала проедешь мимо виража, а потом закуришься волчком. Нет смысла и «выкручивать» передачи — лучше включить ступень повыше и ровнее выехать из поворота, чем потом «ловить» машину на прямой после дерганий при пробуксовке.

Но главное — Легенда позволяет развивать правильные гоночные навыки. А сложную управляемость в дождь, как мне кажется, можно улучшить — нужно поработать с углами передней подвески и дорожным просветом. Но это уже тема для отдельного разговора и отдельных тестов...»

Добро пожаловать, или Посторонним вход разрешен!

Почти все основные российские гоночные дисциплины — кольцо, кросс и ралли-рейды — в этом году лихорадило из-за переноса или отмены этапов. На их фоне ралли казалось островком спокойствия. Однако относительная стабильность не помешала раллистам выдать на гора немало сенсаций — как в абсолютном зачете чемпионата страны, так и в отдельных его классах.

Андрей КЛЕЩЕВ, фото автора



Второй год подряд Евгению Новикову не удается конвертировать свою феноменальную скорость в чемпионское звание

Для начала Комитет ралли Российской автомобильной федерации (РАФ) впервые провозгласил чемпионат страны открытым. Если раньше очки начислялись только гражданам России или обладателям гоночных лицензий РАФ, то в этом году любые пилоты из-за рубежа, заявленные в международные классы N2, N3, A6 и N4, могли стать чемпионами одной восьмой части суши. Демократичным регламентом воспользовались несколько экипажей из ближнего и дальнего зарубежья, однако чемпионат «открытых дверей» сыграл на руку прежде всего «головке» нашего ралли, которая получила возможность посадить в штурманские кресла «импортных» навигаторов. Так, компанию самому перспективному российскому пилоту Евгению Новикову составил опытный ав-

стралиец Дейл Москатт, а справа от чемпиона страны 2006 года Александра Желудова оказалась одесситка Ирина Коломейцева.

В абсолютном зачете серии, где верховодят Subaru и Mitsubishi международного класса N4 с 300-сильными турбомоторами, основные ставки делались на Новикова — ведь год назад столичный вундеркинд упустил «золото» лишь из-за нескольких случайностей. Многим казалось, что чемпионат-2008 станет для заметно прибавившего москвича легкой прогулкой. Ведь конкуренты Новикова — многоопытный Андрей Жигунов, неожиданный чемпион-2007 Евгений Вертунов и уже упоминавшийся Желудов — заметно уступали юниору в скорости.

Начало года подтвердило эти прогнозы. Новиков победил в трех из первых четырех гонок

сезона, оступившись лишь раз — когда он выбрал своим оружием на ралли Пено оказавшийся неконкурентоспособным новый хэтчбек Subaru Impreza. Блестяще показал себя юниор и в пятом этапе серии — ралли Россия, на которое пожаловали звезды мировой величины из серии Intercontinental Rally Challenge. До финального дня Новиков на Импрезе предыдущего поколения шел вторым, уступая лишь финну Юхо Хянинену на куда более подходящем для разбитой выборгской трассы Peugeot 207 Super 2000. Но когда до «серебряного» финиша оставалось всего ничего, в экипаже Новиков—Москатт произошел досадный сбой, который привел к вылету с трассы и потере колеса...

С этого момента чемпионат превратился для Новикова в

кошмар — ни в одной из следующих гонок его команда не смогла избежать технических проблем! В итоге, набрав за весь остаток первенства всего шесть очков, Женя вновь остался без «золота». Точно так же, как дважды упустивший победу из-за проколов Жигунов и не нашедший общего языка

с новой Subaru Вертунов. Ну а чемпионом страны стал самый стабильный из быстрых — Александр Желудов. Пилот команды ProtechMSport еще раз доказал, что чемпионат не может быть выигран только за счет чистой скорости — скорее за счет лучшей комбинации «экипаж—автомобиль». ©



Два иностранца — финн Юхо Хянинен (на фото) и швед Патрик Флодин — побеждали на этапах открытого российского первенства



Гей, славяне! Россиянин Александр Желудов и украинка Ирина Коломейцева

Фото Владимира Чугаля

Зачет N2

КЛАСС почти серийных 1600-кубовых автомобилей, развивающих мощность до 140 л.с., давно стал вотчиной пилотов на хэтчбеках Citroen Saxo. Немногочисленные гонщики на Фольксвагенах, Renault и Хондах при всем желании не могут составить конкуренцию «Двойному шеврону» по скорости. А вот по надежности могут — подтверждением тому победа Михаила Скрипникова на 100-сильном Логане в суровых условиях ралли Новороссийск. Однако на ходе чемпионата его успех никак не отразился — «золото» разыграли между собой два пилота на «саксиках»: Алексей Игнатов, приглашенный в состав команды Успенский Ралли Техника, и пересевший из штурманского кресла в пилотское ставленник Red Wings Rally Алексей Аксаков. По скорости челябинец и москвич были примерно равны, а решающее слово в их противостоянии сказал опыт. Игнатов (на фото), выступавший в N2 еще в прошлом сезоне, раньше нащупал предел прочности Saxo на российских трассах и практически всегда доезжал до финиша. Горячий Аксаков, лихо взявший с места в карьер в начале сезона, явно переоценил возможности своего «железного коня» и в итоге проиграл чемпионат из-за сходов по техническим причинам.



Зачет N3

ЕЩЕ один серийный зачет российского первенства, двухлитровый N3, попал под влияние «Голубого овала» — из 23 участников 15 стартовали на машинах Ford Fiesta. Как показала практика, этот 165-сильный автомобиль с профессиональной подвеской Ohlins и Reiger оказался идеальным вариантом для не слишком ровных российских трасс. Пусть Honda Civic мощнее — пилоты Фиест брали верх за счет их «неубиваемости». В результате в первой десятке чемпионата-2008 оказалось сразу девять пилотов на Фордах! Обладатель почетного звания определился в N3 раньше всех. Сплав скорости москвича Сергея Нарышкина (на снимке), годом ранее добившегося успеха в 1600-кубовой категории А6, и надежности Фиесты позволили пилоту Red Wings Rally отпраздновать «золото» еще в начале сентября на ралли Гуково. Второе место в классе после удачной концовки сезона завоевал еще один дебютант N3 на Фиесте, петербуржец Михаил Милов из Аларм-Моторс Спорт. А вот прошлогодний чемпион Александр Михайлов спустился с верхней на нижнюю ступень пьедестала — в основном из-за того, что его Honda в середине сезона страдала поломками трансмиссии.



Самые-самые

САМОЙ зрелищной гонкой в чемпионате страны остается ралли Гуково — нигде больше не встретить такой концентрации трамплинов, бродов и разномастных поворотов, как в ростовской степи. И вдоль всего этого — десять километров асфальтового шоссе, благодаря которому фанаты имеют возможность следить за машинами буквально на каждом допе!

САМОЙ массовой гонкой российского первенства оказалось в нынешнем году ралли Белые ночи в Карелии, собравшее 81 экипаж из России и ближнего зарубежья. Его «антиподом» стал Южный Урал под Челябинском — лишь 27 экипажей на старте.



САМЫМИ дальними гостями на соревнованиях чемпионата России стали вовсе не зарубежные участники международной серии Intercontinental Rally Challenge, этап которой второй год подряд проходил в Выборге. Для того чтобы попасть в тот же Выборг из родного Владивостока, дебютанту российского первенства Андрею Ядову и его «праворукой» Mitsubishi пришлось преодолеть почти 10 тысяч километров!

САМОЙ интернациональной гонкой чемпионата страны стал, конечно, выборгский этап IRC — в ралли Россия стартовало 16 зарубежных пилотов из Великобритании, Франции, Испании, Бельгии, Италии, Чехии, Финляндии, Белоруссии и Украины.

НЕОФИЦИАЛЬНОЕ звание самого часто стартующего экипажа получили в этом году Михаил Милов и Дмитрий Коломиец — петербуржцы выступали в общей сложности на 16 этапах чемпионата и Кубка страны.

САМЫЙ «непостоянный» пилот сезона-2008 — москвич Евгений Новиков. Он стартовал в восьми этапах чемпионата страны на четырех разных машинах с тремя разными штурманами.



САМЫМ востребованным штурманом России стала в этом году очаровательная Полина Мухина из Подмосквья — ее навигаторскими услугами воспользовались девять разных пилотов в чемпионате и Кубке страны!

САМЫЕ неожиданные результаты принесла предпоследняя гонка российского первенства — ралли Новороссийск. Фиаско практически всех «полноприводных» фаворитов вывело на второе и третье места Сергея Нарышкина и Михаила Милова, стартовавших на переднеприводных автомобилях Ford Fiesta.

САМЫЙ маленький отрыв первого призера от второго на этапах чемпионата страны был зафиксирован на финальной гонке сезона, ралли Авто-Альянс—Великие Луки. Шведа Патрика Флодина и москвича Александра Желудова разделили всего-навсего 1,7 секунды!

Чемпионат России 2008 года по ралли (пилоты)

Место	Пилот	Город	Команда	Автомобиль	Этапы										Всего очков
					Ермак	Пено	Ладога	Белые ночи	Россия	Южный Урал	Гуково	Новороссийск	Великие Луки		
Абсолютный зачет															
1	Александр Желудов	Голицыно	ProtechMSport	Subaru Impreza WRX STI	(4)	25	(16)	20	сх.	25	25	25	20	140	
2	Евгений Новиков	Москва	—	Subaru Impreza WRX STI Mitsubishi Lancer Evo IX* Peugeot 207 S2000**	25	20	25*	25**	сх.	6	сх.*	сх.*	—	101	
3	Андрей Жигунов	Москва	Driving Art	Mitsubishi Lancer Evo IX	16	13	20	16	сх.	20	сх.	сх.	16	101	
Зачет N2															
1	Алексей Игнатов	Челябинск	Uspenskiy Rally Tecnica	Citroen Saxo VTS	—	15	20	(12)	20	20	20	15	(15)	110	
2	Алексей Аксаков	Шатура	Red Wings Rally	Citroen Saxo VTS	20	20	12	20	12	сх.	сх.	сх.	20	104	
3	Владимир Кабанов	Москва	—	Volkswagen Polo GTi Citroen Saxo VTS*	15	10	сх.	15*	сх.	—	сх.	—	12	52	
Зачет A6															
1	Аркадий Богомолов	Москва	ProtechMSport	Citroen C2 VTS	—	(P10)	сх.	20	10	20	12	20	8	92	
2	Ирек Даутов	Ижевск	Red Wings Rally	Citroen C2 VTS	20	20	сх.	15	6	сх.	10	сх.	12	85	
3	Юрий Кириллов	Москва	—	Citroen C2 VTS	—	—	—	12	8	сх.	15	12	6	55	
Зачет N3															
1	Сергей Нарышкин	Москва	Red Wings Rally	Ford Fiesta ST	15	20	20	сх.	(12)	20	20	20	(A6)	115	
2	Михаил Милов	Санкт-Петербург	Аларм-Моторс Спорт	Ford Fiesta ST	—	12	сх.	12	20	—	15	15	20	94	
3	Александр Михайлов	Санкт-Петербург	РусИмпортКомплект	Honda Civic Type R	сх.	10	15	20	8	сх.	10	сх.	сх.	63	

Примечания: сх. — сход, «—» — не стартовал. В скобках указаны гонки, не пошедшие в зачет



Чемпионат России 2008 года (команды)

Место	Команда	Город	Этапы										Всего очков
			Ермак	Пено	Ладога	Белые ночи	Россия	Южный Урал	Гуково	Новороссийск	Великие Луки		
1	ProtechMSport	Москва	(4)	15	(6)	20	(6)	20	20	20	20	12	107
2	Red Wings Rally	Московская область	20	20	15	15	(12)	15	15	(15)	(15)	(15)	100
3	Успенский Ралли Техника	Москва	(8)	12	20	12	15	12	(12)	(12)	(12)	20	91

Зачет A6

САМЫМИ неожиданными оказались итоги года в «заряженном» 1600-кубовом зачете A6, где выступают автомобили с форсированными до 180—190 «лошадей» моторами и секвентальными коробками передач. Этот класс оказался самым «ломким» из всех международных — в результате главные претенденты на медали дарили очки направо и налево.

Выиграв два первых этапа, основной фаворит ижевчанин Ирек Даутов столкнулся с настоящей эпидемией оторванных колес — в нескольких гонках подряд шпильки на его хэтчбеке Citroen C2 не выдерживали нагрузок. Справиться с этой напастью команде Red Wings удалось только к концу сезона, когда поезд за «золотом» уже ушел. Не сложился год и для другого быстрого пилота, Сергея Бакулина. Только для петербуржца основной напастью стали отказы двигателя и КПП его кит-кара VA3-21124, купленного у тольяттинского аса Александра Никоненко. В итоге из-за сходов во всех шести летних гонках Бакулин остался далеко за чертой призеров, а Даутов уступил титул не слишком быстрому, но стопроцентно надежному москвичу Аркадию Богомолову, который раньше славился лишь успехами в ралли-кроссе.



Кит-кар VA3-21124 остается грозным оружием в классе A6. Если не ломается...



Ралли Новороссийск стало самым длинным испытанием для пилотов в чемпионате страны. Чтобы добраться до финиша гонки — кандидата в WRC, участникам требовалось преодолеть почти 225 «боевых» километров против 150 на других этапах

Национальные классы

ГЛАВНЫМ событием сезона в первой лиге российского чемпионата, разделенной по рабочему объему двигателя на четыре класса (P9, P10, P11 и P12), стало появление двух заводских Калин с молодыми пилотами за рулем. АвтоВАЗ готовит эти машины к омологации в Международной автомобильной федерации и перед тем, как получить допуск на зарубежные трассы, решил обкатать 1600-кубовые автомобили в российском первенстве. Машины эти хоть и имели одинаковое обозначение — ВАЗ-11193-27, но отличались друг от друга и двигателем, и коробкой передач. Калина, которую пилотировал многократный чемпион страны по картингу екатеринбуржец Кирилл Ладыгин, была более «заряженной» за счет 170-сильного мотора и секвентальной КПП. Та же «ягода», которую доверили вчерашнему кроссмену Дмитрию Брагину, была ближе по подготовке к «серийной» группе N2. Что, впрочем, не помешало тольяттинцу довольно легко выиграть чемпионат в P10, оставив позади частников на стареньких «восьмерках» и «саксиках». А вот Ладыгин (на фото) из-за нескольких отказов техники в тройку призеров по итогам сезона не попал, оказавшись в протоколе лишь четвертым. Но не беда — главное, чтобы вазовцы сделали из этого «обкаточного» сезона правильные выводы и омологировали в ФИА уже не «полуфабрикаты», а готовые к любым испытаниям автомобили. Которых, честно говоря, уже заждались на российском гоночном рынке — ведь после «восьмерки» с конца 80-х тольяттинский автозавод так и не довел до ума ни одну из своих последующих спортивных моделей...



Под знаком монокубков

ОДНИМ из самых заметных событий сезона-2008 стало появление двух новых моносерий — Кубка Рольф и Кубка Ford Fiesta. Рольфовцы, продвигающие бренд Mitsubishi, параллельно вложились и в раскрутку ралли на телевидении, и в помощь организаторам соревнований. Порадовались и не избалованные дорогими наградами гонщики — между первыми призерами на каждом этапе Кубка Рольф распределялись 10 тысяч долларов, а победитель по итогам сезона получал новенький Lancer. Его обладателем стал многолетний флагман Mitsubishi на российской арене — экипаж Андрея Жигунова и Игоря Тер-Оганесянца (на фото сверху).

Организаторы Кубка Ford Fiesta сделали ставку на предоставление машин в прокат — и не прогадали. Благодаря тому что аренда 165-сильной машины обходится всего в 1500—2200 евро, от желающих взять авто напрокат у питерской команды IGM Rally Team не было отбоя. Что же до моносерии, которая, как и Кубок Рольф, состояла из «микста» чемпионатных и кубковых гонок, то ее первыми победителями вышли петербуржцы Михаил Милов и Дмитрий Коломиец.

Что дальше?

СИСТЕМА из 12 классов, где автомобили были разделены по уровню подготовки и рабочему объему двигателя (1400—1600—2000 и до 3500 см³), которая «работала» в чемпионате России на протяжении последних лет, в следующем году уступит место той, которую сейчас активно внедряет в жизнь Международная автомобильная федерация.

Сейчас «ценник» на автомобили-медалисты примерно таков. Готовый к старту 1600-кубовый автомобиль группы N2 (Saxo или Logan) можно приобрести меньше чем за двадцать тысяч евро. На 25—35 тысяч «потянет» потенциальный призер в группе N3 — двухлитровый Ford, Renault или Honda. Цены на конкурентоспособную технику «заряженного» класса A6 начинаются с 40 тысяч евро за отечественный кит-кар ВАЗ-21124 или «бэушный» Citroen C2 и «переваливают» за отметку в 100 тысяч в случае с хорошо укомплектованным автомобилем категории Super 1600, на который у нас пока не раскошелился никто. Самая дорогая — полноприводная группа N4: новая Subaru или Mitsubishi стоит не меньше 100 тысяч евро, немного «поезженная» — 70—80 тысяч, а цена на автомобили категории Super 2000 и вовсе зашкаливает за 200 тысяч евро.

Согласно новой градации автомобили групп R будут разделяться не столько по литражу, сколько по степени «заряженности» и конечной цене. Так, группа R1 включает в себя машины с «начальным» уровнем подготовки стоимостью до 25 тысяч евро, R2 — со средним «пакетом» гоночных опций и ценой до 60 тысяч, а группы R3 — с высокой степенью форсировки и «ценником» почти в сотню тысяч евро. Медали в чемпионате России следующего года будут разыграны в группах R1, R2, R3 и абсолютном зачете, где будут также стартовать полноприводные болиды нынешнего класса N4. Таким образом, число чемпионских медалей в следующем году сохранится.

А вот программа чемпионата России, который со своими девятью гонками входил в число самых многоступенчатых национальных первенств Старого Света, сократится. В следующем сезоне останется семь гонок, две из которых, впрочем, войдут в престижные международные серии. Ралли в Выборге вновь примет этап чемпионата IRC, а гонка в Новороссийске станет одним из этапов Кубка Восточной Европы. В любом случае «открытому» статусу чемпионата России ничто не угрожает. Так что, как говорится, welcome!



Формула будущего

Василий КОСТИН

У многих ребят, участвующих в проекте Formula Student, еще нет водительских прав. Но они успели испытать на своей шкуре все, что выпадает на долю настоящей гоночной команды: поиск спонсоров, дефицит времени, работу по ночам, радость участия в гонке, разочарование от поломок. И даже успели расколотить машину — прямо на моих глазах. Забава? Но для страны Formula Student может оказаться гораздо важнее всех «взрослых» гоночных серий. Вместе взятых.



Фormula Student — это не совсем спорт. Даже совсем не спорт. Скорее это всемирная ролевая игра: студенты технических вузов в течение одного учебного года конструируют и строят гоночные автомобили, а затем представляют свои творения судейской коллегии. Судьи играют роль «коммерческой фирмы», которая хочет наладить производство и продажу 600-кубовых «формул» для любительских спринтов, — в жюри есть «директор», «конструктор», «тех-

нолог» и «коммерческий директор». Сначала студенческий проект должен пройти техническую инспекцию на соответствие техтребованиям, затем команды по очереди ведут «переговоры с заказчиком», представляя развернутый анализ стоимости автомобиля — с разбивкой на компоненты, материалы и работы, потом — подробный бизнес-план и отчет об особенностях конструкции. Очки начисляются как за себестоимость машины (чем она меньше, тем балл выше), так и за точность составления

отчета, который порой состоит из нескольких томов: все должно быть подкреплено расчетами!

А потом — тестовые заезды: замеряется время разгона на дистанции 75 метров и максимально развиваемое боковое ускорение, после чего машины проходят короткий извилистый спринт. «Выживших» — а процент поломок довольно велик — выпускают на 22-километровый заезд по кольцевой трассе со сменой водителей, в ходе которого фиксируется не только



На техинспекции пилот должен покинуть кокпит не более чем за пять секунд. С секундомером — куратор тольяттинской команды, один из топ-инженеров АвтоВАЗа Игорь Иванов



Внешне тольяттинская машина — заглядение: макетированию кузова и работе с пластиком студентов учил бывший главный дизайнер АвтоВАЗа Сергей Синельников. А вот с конструкцией рамы — беда... В новом сезоне ребятам предстоит спроектировать новую — более легкую и со всеми необходимыми по правилам распорками и подкосами





Фото Никиты ГУДКОВА



Первые российские машины для соревнований Formula Student, построенные в МАДИ, — FSM-600 2006 года (слева) и FSM-500-2 2007 года. Между ними всего год разницы и... пропасть в конструктивных и компоновочных решениях. Осталось научиться грамотному планированию и работе с документацией

время прохождения, но и расход топлива. Почти «взрослая» гонка! А окончательная оценка — комплексная: выигрывает не самый быстрый автомобиль, а самый сбалансированный и грамотный проект, в том числе и с экономической точки зрения. То есть участникам нужно не только сделать и испытать машину, но и «продать» ее!

Все как в жизни. На каждом из крупных первенств — американских, немецких, английских — набирается под сотню команд. Больше всего — в кольцевой Формуле Студент. Причем «играют» не только в автомобильных вузах — «формулы» строят и будущие авиаинженеры, двигателисты, энергетики... Есть три основных класса: «кольцевая» Formula Student, внедорожная Mini Baja и Formula Hybrid с гибридным силовым агрегатом.

В России Formula Student появилась в 2005 году в стенах Московского автомобильно-дорожного института.

Первую свою «формулу» мадйцы уже через год выкатили на немецкий конкурс Formula Student. Она получилась «первым блином» и заняла 37-е место из сорока. Но главное — россияне заявили о себе. И даже Анатолий Лапин (Анатолий Федорович Лапин), на протяжении двадцати лет бывший главным дизайнером Porsche, посетил «наш» бокс и пообещал любую возможную помощь.

В начале 2006 учебного года мадйцы взялись за новую машину.

Конструкторское бюро проекта — небольшая комната на десятом этаже МАДИ. Столы, компьютеры, стеллажи, фрагменты рам и обтекателей на стенах...

— У кого учились? В основном — у нашей прошлогодней команды. Что-то высмотрели в Германии, что-то — в английских инженерных журналах. Проектировали машину зимними вечерами, в мае принялись за постройку. К середине июня



Прежде чем садиться за компьютер, многие предпочитают прикинуть компоновку на модели из деревянных реек



Путь от подробной компьютерной модели до готовой машины был пройден за три месяца с небольшим



Фото Елены ДУБОВОЙ

«Гибридоводы» из МАДИ уже успели выступить на итальянских соревнованиях — на них можно заявляться с незавершенными автомобилями. Прекрасно подготовленный проект (на фото сверху — его презентация) завоевал первое место и ожидает воплощения «в железе» в 2009 году (на фото справа — компоненты будущей машины: бензиновый двигатель, электромотор, суперконденсаторы и контроллер гибридной силовой установки собственной разработки)



Первая авария в истории российской Формулы Студент — и первое понимание, насколько важны требования к безопасности

сварили раму. А когда до выезда в Германию остался месяц, вообще перестали вылезать из бокса!

Главный конструктор того студенческого проекта Александр Блинков — выпускник факультета автомобильного транспорта, защитивший диплом на основе построенной машины. Под его началом «формулу» готовили еще 10 студентов. Сегодня, два года спустя, понимают — получилось не очень. И дело не в самой конструкции, а в организации процесса.

— Теперь мы знаем, что многое надо было планировать иначе, — делится опытом Блинков. — Мы отдаем часть деталей на заводы, а там, оказывается, все в отпусках. Получаем деталь, а допуски не выдержаны. Финансы от института выделены, но счета оплачиваются неделями. А время идет! Приходилось многое делать за свои деньги — хорошо, что родители помогали...

В итоге команда МАДИ второй год подряд поехала в Германию фактически с неготовой машиной.

— Даже двигатель не смогли завести, — сокрушается четверокурсник Влад Булгаков, нынешний генконструктор. — Оказалось, напортачили с электрикой. И вот приехали на Хоккенхайм — мы на поезде, Саша Блинков с Лешей Новиковым на машине родителей, с прицепом и крохотным набором инструментов. А вокруг — команды лучших европейских университетов. У всех — «технички», а университет Хельсинки вообще привез целую «фуру»-мастерскую с ЧПУ-станками и даже сауной на прицепе. Но все друг друга выручают: если бы не ребята из Оксфорда со своим аппаратом аргоно-дуговой сварки, наша машина вообще бы не поехала. Правда, на техкомиссии нам все равно замечаний написали — два листа! Поэтому теперь мы решили горячку не пороть: в этом году в Германию не поехали, будем готовиться к 2009-му...

Зато ребята выкатили на российские «предсоревнования» на полигоне МАДИ прошлогоднюю «формулу». Правда, конкурент был всего один — Тольяттинский



Фото Владимира ТИМОНИНА

Студенты из команды Московского автомеханического института в этом году на немецком слете Формулы Студент первыми из россиян смогли пройти техинспекцию

Судьи проверяют геометрию рамы, надежность крепления агрегатов, правильность прокладки топливных и тормозных магистралей, их целостность



На немецком конкурсе Formula Student 2008 года первенствовала команда технического университета голландского города Дельфта: углепластиковый монокок, 450-кубовый одноцилиндровый двигатель Yamaha с жидкостным охлаждением, переведенный на биоэтанол, 10-дюймовые колеса и снаряженная масса всего 158 килограммов

государственный университет: шестнадцать студентов вместе со своим куратором, ведущим инженером-конструктором вазовских двигателей Игорем Ивановым.

Техинспекция пройдена, Андрей Сотсков пристегивает ремни. Разгон-торможение на стометровом прямике, короткий слалом, снова разгон-торможение... Но вместо замедления на скорости около 60 км/ч мадидская «формула» врзается в бордюр, ее подбрасывает в воздух — и машина отправляется

в забор! Хорошо, что пилот цел: пострадала только подвеска и пластиковый обтекатель.

Следом за тесты принимаются тольятинцы, но на втором-третьем торможении обнаруживается течь в тормозной системе. С такой неисправностью продолжать испытания нельзя. Похоже, шланг прожгли каплями металла при сварке. Сплошное расстройство: не спали ночами, с трудом нашли электронный «глюк» (оказалось, что в замке зажигания от

мотоцикла находился противоугонный блок), в последний момент привезли другой замок из Тольятти — и все насмарку. Остается только заесть горе шашлыком и потренироваться «друг на друге» в презентации проектов.

Ведь на «настоящих» соревнованиях в Германии презентация — один из важнейших этапов. Например, команда Московского автомеханического института (МАМИ) в этом году поехала на немецкий слет и даже смогла пройти техинспекцию.

Но пока ребята спешно устраняли замечания, на презентацию машины идти оказалось некому — и в результате проект МАМИ занял лишь 77-е место из 78.

Ну и что, скажете вы? Ведь это всего лишь игра, студенческие забавы...

Это жизнь. Вернее, ее репетиция.

Автоспорт, производство, сервис — все это немыслимо без менеджмента. Или, если говорить русским языком, без грамотного управления. Будь ты хоть трижды гениальный конструктор, банальное неумение представить свой проект спонсорам или незнание системы финансового учета может привести к краху. Именно этому и учит студентов Formula Student. И очень жаль, что у нас пока так мало участников. Три команды в МАДИ (помимо «формулистов» есть проекты внедорожного автомобиля класса Mini Baja и «формулы» с гибридным силовым агрегатом для соревнований Formula Hybrid), по одной — в Тольяттинском государственном университете и в Московском автомеханическом институте (МАМИ). Готовится команда в Московском авиационно-технологическом институте (МАТИ), раздумывают в Нижегородском государственном техническом университете. Пока — всего пять команд. А на последнем этапе в Германии было 45 только немецких проектов! Это при том, что на 375 немецких технических вузов приходится аж 1108 российских, из которых 658 — государственные. Как минимум 52 из них — технические университеты и академии.

И если в каждом из них ребята начнут «играть» в Формулу Студент и через несколько лет станут привозить в Европу блестящие проекты, то, как знать, может, через десяток лет мы не узнаем Россию? ©



Системы автоматизированного проектирования могут стоить десятки тысяч долларов, но студентам они обычно продаются в сотни раз дешевле, а то и достаются бесплатно. Как залог того, что в своей будущей работе инженеры отдадут предпочтение той или иной программе



Машина из МАМИ проходит тест на поворотном столе: при поперечном уклоне в 60 градусов формула не должна опрокинуться. Здесь же проверяется герметичность топливного и расширительного бачков



Описание конструкции с расчетами, которые нужно предоставить судьям, может занимать не один том. На фото внизу — пример отчета о стоимости. В этом подробнейшем документе приведены прайс-листы поставщиков, расчет потребного количества материалов и объема работ, вплоть до длины сварных швов

На трассе немецкого слета-2008 формула из технического университета Брауншвейга показала лучшее время на спринте и завоевала в итоге приз «За инженерное совершенство». В основе машины — стальная пространственная рама, мотор — от спортбайка Suzuki GSX-R 600, коробка передач — штатная мотоциклетная, но с электропневматическим механизмом переключения собственной конструкции. Также студентами разработана система сбора и хранения данных. Колеса — 13-дюймовые



Что строим?

Технические требования к машинам Формулы Студент весьма либеральны. Оговаривается наличие четырех колес с эластичной подвеской, четырехтактного поршневого мотора объемом не более 610 см³ и меры безопасности: размеры и количество защитных дуг, а также наличие энергопоглощающей вставки в передке машины.

По умолчанию предполагается, что в основе машины — пространственный каркас из стальных труб. Но его можно выполнить из алюминия или даже заменить карбоновым монококом — в Германии им может похвастаться каждый десятый студенческий проект. Главное — представить расчет, доказывающий, что альтернативная конструкция достаточно прочна. Типичная «формула» из

первой двадцатки общего зачета весит около 200 килограммов, а лучшие машины укладываются в 150 кг.

Двигатели, как правило, мотоциклетные — стандартные «шестисотки» от спортбайков (наибольшей популярностью пользуются Yamaha YZF-R6 и Honda CBR600). Кто-то экономит вес и ставит одноцилиндровые «воздушники» от кроссовых мотоциклов, а единицы используют экспериментальные двигатели — в этом году так поступила команда университета Эсслингена, сотрудничающая с фирмой Mahle. Разрешен и турбонаддув — при условии, что его установка была рассчитана студентами, а не является заводской. Мощность двигателей (обычно около 70—80 л.с., рекорд — 96 л.с. у машин из университета Дармштадта) ограничивает 20-миллиметровый рестриктор на впуске. Топливо — бензин или биоэтанол. Команда МАДИ в этом году остановилась на двух-



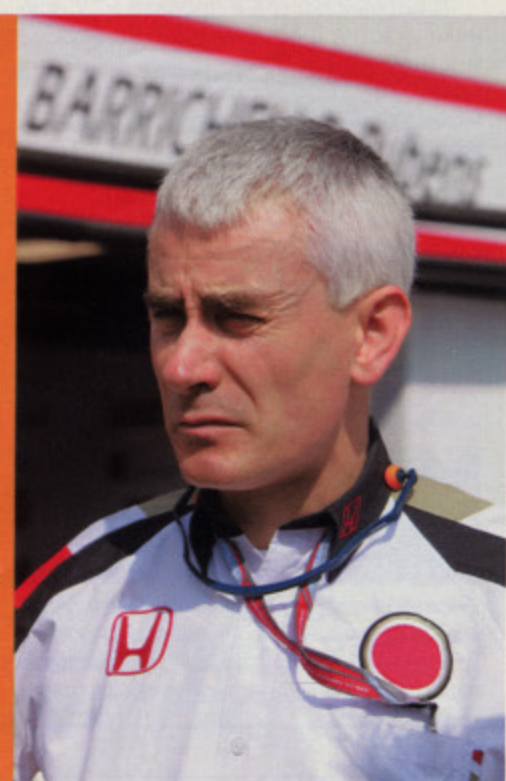
Технический уровень внедорожных машин класса Mini Baja не так высок, как у Формулы Студент. Но они и дешевле



Самый перспективный класс студенческих соревнований — Formula Hybrid. Первый слет прошел всего год назад в США

А судьи кто?

Судейская коллегия Формулы Студент традиционно состоит из авторитетных людей из автомобильной промышленности и автоспорта. Первые соревнования Формулы SAE судили инженеры General Motors и Ford и даже знаменитый Джим Холл (конструктор спортпрототипов Chaparral, пионер использования антикрыльев в автоспорте, автор легендарного «автомобиля-пылесоса» Chaparral 2J, создававшего прижимную силу при помощи мощного вентилятора). Жюри прошлого года в Англии возглавлял бывший технический директор команды BAR Honda Джеф Уиллис (на фото), а в этом году судьей по технике был Эндрю Дикин — глава отдела трансмиссионных испытаний в команде Renault F1. Для кого-то из перспективных студентов это будущие работодатели...





Австрийский технический университет Граца завоевал в Германии второе место и получил специальный приз компании Audi «За лучшее использование легких материалов»: из углепластика выполнен не только монокок, но и рычаги подвески, а также колесные диски

цилиндровом 500-кубовом моторе от снегохода Yamaha с «родным» клиноременным вариатором, теоретически обеспечивающим идеальную характеристику разгона.

Компоновка машины — свободная. Как правило, двигатель вместе с мотоциклетной коробкой передач стоит поперечно позади пилота, привод на заднюю ось — цепной. Подвески — от зависимых до сложнейших многорычажных схем. Хотя наиболее типична, конечно, традиционная схема на двойных поперечных рычагах. Шины — 10- или 13-дюймовые слики, произведенные специально для проекта Formula Student.

Лидирующие команды стараются заработать больше очков, самостоятельно конструируя блоки управления двигателем, амортизаторы, коробки передач, системы переключения передач подрулевыми лепестками, телеметрию...

Регламент американских соревнований — самый жесткий: необходимо представить полностью готовую машину, причем построенную «с нуля». В большинстве европейских стран за основу можно брать прошлогоднюю машину, а в отдельные классы выделены незаконченные проекты: команда сначала может попробовать свои силы как «теоретик», а в следующем году вернуться с ходовым образцом. Оговаривалась регламентом и стоимость машины — по всему миру это не более \$25000 (организаторы заранее публиковали официальный обменный курс соревнований). Но с будущего года ограничение снимают. Впрочем, строить очень дорогой автомобиль — не в интересах команды: чем ниже стоимость, тем больше очков можно заработать. Постройка машины без использования экзотических материалов вроде титана, кевлара или углепластика обходится в 15000—17000 долларов.

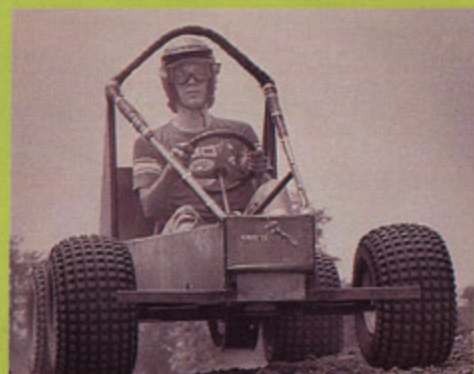
В 2006 году появился отдельный зачет для машин с гибридным силовым агрегатом — Formula Hybrid: серийный мотор (объемом 250 см³ для двигателей с искровым зажиганием и 310 см³ для дизелей) плюс любая гибридная трансмиссия. Ограничена только стоимость устройств, накапливающих энергию: 6000 долларов. Это уравнивает возможности команд и связывает руки желающим установить очень легкие и емкие, но дорогие батареи, например литий-ионные. Для накопления энергии можно использовать либо коммерчески доступные аккумуляторы, либо суперконденсаторы (именно этот вариант выбрали в команде МАДИ). Правда, участников в гибридной категории пока мало — даже на крупнейшем американском слете их было 16. Невысокая конкуренция (всего трое участников в классе) позволила проекту МАДИ занять в этом году в Италии первое место.

Практика против теории

Идея студенческого инженерно-автоспортивного конкурса родилась в США. В 1973 году профессор университета Цинциннати Уильям Шептон предложил студентам построить маленький внедорожный автомобиль-амфибию, REV (Recreational Ecological Vehicle). Это был выпад против царившего в американском высшем образовании засилья голой теории в ущерб «практическим» дисциплинам, в свою очередь ставшего последствием «космической гонки» с Советским Союзом в 50—60-е годы.

В первый же год в проекте REV приняло участие шесть команд, но двухместные машины получались дорогими — за 1600 тогдашних долларов можно было купить отличный подержанный автомобиль. Поэтому в 1976 году конкурс трансформировался в

серию Mini Baja — участникам предстояло построить одноместные багги стоимостью не более \$450 со стандартным восьмисильным моторчиком. С 1981 года у конкурса SAE Mini Baja, взятого под крыло Американской ассоциацией автомобильных инженеров SAE, появился кольцевой аналог — Formula SAE. Сегодняшняя Formula SAE имеет три основные ветки: американскую под таким же названием, азиатско-тихоокеанскую Formula SAE Australasia и европейскую по имени Formula Student. В Старый Свет она пришла в 1998 году — сначала в Великобританию, а восемь лет спустя и в Германию. Немецкая серия быстро стала самой уважаемой в мире: как и немецкие автомобили, которые проектируют и испытывают бывшие участники студенческого конкурса...



Первые внедорожные автомобильчики SAE Mini Baja середины 70-х собирались буквально из подручных материалов. Например, сиденье пилота зачастую вырезали из пластмассового садового кресла



Некоторые команды на заре Формулы SAE предпочитали построить здоровенный карт вместо гоночного автомобиля. В результате организаторы сделали обязательным использование эластичной подвески и ввели тест, проверяющий ее работу

с 10.11.08 по 30.11.08

SPRAY OIL 4 IN 1 — УНИВЕРСАЛЬНОЕ СМАЗОЧНОЕ СРЕДСТВО

В ПОДАРОК ОТ CASTROL!

ПРИ ПОКУПКЕ 4Л CASTROL EDGE ИЛИ CASTROL MAGNATEC 5W-30 c3

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

ИНТЕРАВТО
Официальный дистрибьютор

115114, Москва, Дербеневская наб., д.7, стр.14
(495) 9597888

Подробности акции на сайте www.interavto.ru

Ford Fusion
Для тех, кто не стоит на месте

Большой выбор автомобилей в наличии
Пакеты опций в подарок на сумму до 23 000 рублей*
Подробности акции уточняйте в салоне

Ford Fusion | **Feel the difference**

www.ford.ru

*Акция действует до 30 ноября 2008

Сервис • Запчасти • Аксессуары • Продажа новых автомобилей
Тест-драйв • Продажа автомобилей с пробегом

Форд Центр Измайлово
Официальный дилер

739-99-90 Горьковское ш., 1 км от МКАД
Крупнейший дилер Ford в Европе**

www.ford-i.ru
**Площадь центра составляет более 8400 кв.м.