

Журнал для автомобилистов

За рулем

ОКТАБРЬ 10/95

Концепт-кар "Харизма"
в Москве.

Об этом и других
экспонатах
Российского автосалона
на стр. 4 — 10



ISSN 0321 - 4249

лее вплоть до последнего неудачника, вышедшего из игры через десяток метров после старта. Дополнительные очки получают все, кто лидировал хотя бы один круг. Это заставляет пилотов бороться до последнего в каждой гонке независимо от места, которое они занимают.

Результат можно было увидеть в Индианаполисе. На протяжении всех 160 кругов борьба шла за каждый метр трассы. А спустя 400 миль — почти 650 километров (такова дистанция) победителя, Дейла Эрнхардта, отделяло от третьего призера менее секунды. А, скажем, Кенни Уоллас, занявший 36-е место, изо всех сил бился с Уордом Бертоном и проиграл ему в итоге 0,11 секунды.

Подобные сражения не могут не импонировать зрителям. Тем более что участвуют в них такие бойцы! Гонщики Кубка "Уинстона" — это вообще особая статья. В отличие от трасс из земляных и песчаных дорожек начала пятидесятых, на смену которым пришли бетонные кольца современных автодромов, в отличие от автомобилей и призовых денег (что возросли чуть не до небес — от сотни-другой "зеленых" до миллионов долларов за последние сорок лет), пилоты "сток-каров" не меняются. Причем, как в буквальном смысле — фамилии большинства героев те же, что были и три десятилетия назад, так и в переносном, — во всем, что касается образа гонщика NASCAR.

Судите сами: отец нынешней звезды Кейла Петти — семикратный чемпион NASCAR, дед — трехкратный. Тот же Эрнхардт, а также Майкл Уолтрип, Дейл Джарретт — едва ли не вся нынешняя элита состоит из детей великих родителей или младших братьев. И это очень нравится публике. Ведь пилот "сток-кара" — изначально свой в доску парень — Билл, Боб, Джо. Простой и доступный, его можно похлопать по плечу и попросить сфотографироваться с сыном или женой. В боксах Индианаполиса, а билет туда стоил всего на двадцать долларов дороже места на трибунах, мы то и дело наблюдали подобные сценки.

Образ своего парня сложился еще на рубеже сороковых-пятидесятых, когда на глиняных треках, вздымая тучи пыли и грязи носились самые что ни на есть обычные "плимуты", "хадеоны", "доджи". И нынешние пилоты не спешат его развеять. Хотя большинство из них — профессиональные гонщики, работающие по контрактам, а вовсе не "парни с улицы", какими были их отцы. Они продолжают носить широкополые шляпы и игнорировать шлемы-интегралы, предпочитая им старомодные, с козырьком...

Гонка закончилась. Дейл Эрнхардт, 44-летний отец четверых детей, усатый симпатичный дядька (и победитель 65 гонок NASCAR, семикратный обладатель Кубка "Уинстона"), усталый и счастливый, принимал поздравления, пожимая множество тянущихся к нему рук болельщиков. Огромные автостоянки постепенно пустели. Тысячи и тысячи автомобилей, повинуясь жестам умелых дирижеров-полицейских, покидали трек. Участники грандиозного автогоночного праздника, словно после семейного пикника, разъезжались по домам. Чтобы через неделю встретиться на треке Бруклина, штат Мичиган: "Как дела, Боб? Как жена, как дети? Я только что говорил с Дейлом. Ох и задаст он перцу вашему Теду Маггрейву!"

Счастливая автогоночная семья, совсем не похожая на все остальные!

А. МЕЛЬНИК



ПРИШЕЛ ТВОЙ ЧА

Автомарафон "Париж-Москва-Ула завершится победой КамАЗа и успехом

Можно только удивляться тому, с какой настойчивостью КамАЗ прокладывает себе дорогу в большой спорт, выбрав, может быть, самый трудный и дорогостоящий путь для этого — участие в больших и малых "дакарах".

На Васильевском спуске возле московского Кремля, где участники трансконтинентального ралли-рейда "Париж-Москва-Улан-Батор-Пекин" готовились к промежуточному старту, на лицах наших спортивных журналистов можно было прочесть ошеломленное разочарование. И числом участников, и составом нынешний рейд заметно уступал предыдущему, 1992 года, имевшему, напомним, большой резонанс в спортивном мире. Правда, заранее было известно, что неизменные соперники и фавориты ралли-рейдов — заводские команды "Ситроена" и "Мицубиси" не примут участия в этом автомарафоне, но все-таки... Кое-кто из коллег вообще посчитал, что нынешний рейд станет чем-то вроде мирного автопробега — не более, поскольку все-де predetermined заранее.

Не случилось этого. Да и не могло случиться, потому что на такие испытания отваживаются только истинные спортсмены, для которых быть первым, быть лучшим, самым быстрым — превыше всего. А в этой ситуации не пройдет никакой "заранее подготовленный сценарий", даже если, в конечном итоге, побеждают те, кого считали фаворитами. Впрочем, о спортивной стороне автомарафона мы еще скажем. А сейчас воздадим должное тем, кто сотворил второй трансконтинентальный рейд, и предоставим слово французскому Рене Метжу — известному в прошлом гонщику, победителю "дакаров" и, что для нас особенно ценно, автору идеи ралли "Париж-Москва-Пекин" по маршруту древнего "шелкового пути", связывавшего Азию с Европой, и одно-



Александр Никоненко и его "Лада" в деле.

му из главных организаторов автомарафона.

"Мы были первопроходцами "шелкового пути" три года назад, а сейчас уже стали первыми, кто взялся за покорение трассы от Парижа до Пекина по новому маршруту — через Сибирь и Монголию. Нас ждут потрясающие ландшафты: Алтайские горы с их снежными шапками, барханы пустыни Гоби, солончаковые озера и бескрайние монгольские степи. С точки зрения технической маршрут исключительно сложен, но тем он и привлекателен для участников, которым предстоит продемонстрировать весь арсенал своих качеств — от искусства вождения до физической и психологической выносливости".

Это высказывание Рене Метжа, награжденного два года назад орденом Дружбы народов, взято из предложенного в Москве журналистам красочного пресс-релиза "Мастер-ралли". Именно под таким названием автомарафон включен в официальный календарь Международной автомобильной федерации. Но в данном случае речь идет не о мастерстве участников (хотя его им и не занимать), а о российской

фирме "Мастер", которая вначале выступила в качестве организатора команды "КамАЗ-Мастер", а вот теперь заявила о себе куда в более широком плане — взялась за организацию такого сверхсложного соревнования. Не обошлось без накладок — где-то пришлось изменять маршрут, где-то протестовали "зеленые", а где-то, точнее в Аркалыке (Казахстан), потребовалось поставить на ноги всю милицию, чтобы найти похищенную у наших телевизионщиков камеру. Но в общем "Мастер" сделал свое дело и не собирается уйти — он намерен и впредь нести бремя организатора. А сейчас о спортивной интриге ралли-рейда, которая оказалась весьма закрученной прежде всего в классе грузовиков.

Один из главных "виновников" этого Пьер Лартиг — двукратный победитель ралли "Париж-Дакар" и победитель марафона "Париж-Пекин-92". После отказа от участия в ралли "Ситроена", за который он выступает

Под стать этой дуэли была схватка вазовца Александра Никоненко с победителем ралли в абсолютном зачете французом Жаном-Пьером Фонтене. Наш спортсмен выступал на прототипе "Лада", его соперник — на "Мицубиси". Но здесь соперники поменялись ролями: Александр, попав в тяжелую колею трактора "Кировец", сильно повредил автомобиль и был вынужден уступить первенство достаточно именитому французу, имеющему в своем багаже много наград в ралли-рейдах, в том числе "бронзу" в "Дакаре". Но, как признался сам Фон-

чемпионом мира по мотокроссу в личном зачете, а наша команда — дважды в командном.

Но, честно говоря, самые большие поздравления хотелось бы адресовать даже не "персоналиям", а КамАЗу: в классе грузовиков весь пьедестал принадлежит его автомобилям. Наконец-то усилия конструкторов, инженеров, рабочих, механиков, спортсменов обернулись полной и безоговорочной победой в серьезном, мирового уровня ралли-рейде. Ведь до финиша в Пекине из 59 стартовавших на площади Трокадеро в Париже добрались лишь 22 автомобиля и грузовика и 12 мотоциклов.

А теперь, может быть, о самом главном итоге "Мастер-ралли". С будущего года оно должно быть включено в официальный календарь соревнований на Кубок мира по ралли-рейдам. Значение этого события для нашего автоспорта трудно переоценить: мы

С, КамАЗ!

Батор-Пекин"
оссийских гонщиков



На пути в одиннадцать тысяч километров случилось и такое.

Мотоциклисты на скоростном участке в Казахстане.

Главные соперники: Виктор Московских и Пьер Лартиг (внизу).



последние годы (между прочим, дебют его в "Дакаре" состоялся на "Ладе"), француз изложил желание стартовать на КамАЗе. Интеллигентный, мягкий в общении Лартиг за рулем спортивного автомобиля преображается: его азарт и неустойчивость не знают границ. А тут еще такие оппоненты, как наш Виктор Московских, без пяти минут победитель "Дакара-95" (нелепая случайность в самом конце ралли лишила его тогда первого места), и его "обидчик" чех Карел Лопрейс, дважды побеждавший за рулем грузовика "Татра" в "Дакаре". О степени их противостояния говорит такой факт: впервые за всю историю ралли-рейдов грузовики на скоростных участках показали абсолютно лучшее время среди всех участников. Дважды это удалось сделать Московских и один раз — Лартигу. Трудно даже вообразить такое!

Француз все-таки не смог соотносить азарт и возможности автомобиля. После серьезной поломки ему уже не удалось составить конкуренцию Виктору, который практически стал победителем до финиша. Это достойная награда нашему выдающемуся мастеру, посвятившему свою жизнь без остатка автоспорту.

тене, истинным победителем он все же считает Никоненко — тот одержал семь побед на спецучастках, в то время как он — только три.

И наконец, в группе мотоциклов первенствовал Хайнц Кинигарднер из австрийской команды КТМ — двукратный чемпион мира по мотокроссу в классе 250 см³. Название этой фирмы многое говорит любителям автоспорта со стажем. Именно на мотоциклах КТМ петербуржец Геннадий Моисеев дважды становился

входим в мировой автоспорт не как эпизодические участники тех или иных состязаний, а как организаторы этапа одного из почетных мировых трофеев. Наберемся терпения: может не далеко время, когда в заголовках спортивных отчетов сможем прочитать и такой: "КамАЗ — победитель Кубка мира!"

М. ТИЛЕВИЧ

Фото М. Медведева (ИТАР-ТАСС) и С. Иванова

РЕЗУЛЬТАТЫ

Абсолютный зачет:

1. Ж. Фонтене — Б. Мусмара (Франция), "Мицубиси (Т2); 2. А. Никоненко — С. Таланцев (Россия), "Лада" (Т3); 3. П. Тамбэ — Б. Оссели (Франция), "Мицубиси" (Т2); 4. В. Московских — С. Гиря (Россия), КамАЗ (Т4); 5. Ж. Стуго — Б. Каттарели (Франция), "Мицубиси" (Т1); 6. П. Лартиг — М. Перен (Франция), КамАЗ (Т4).

Грузовики:

1. В. Московских — С. Гиря; 2. П. Лартиг — М. Перен; 3. В. Марченков — А. Кузьмин (все — КамАЗ).