

138

3

ЖИЗНЬ

- 142 РОССИЙСКИЙ ДРЭГ-РЕЙСИНГ
- 143 РДС-2015
- 144 «24 ЧАСА ЛЕ-МАНА» СВОИМИ ГЛАЗАМИ
- 149 КАК НАШИ «ЛЕ-МАН» ПОКОРЯЛИ



- 150 МОСКВИЧ-412 НА CLASSIC GRAND PRIX
- 155 ИДЕМ НА РЕКОРД: СИТРОЕН С4 SEDAN
- 156 ЭКОМАРАФОН SHELL



- 162 SALMSON S4E, 1949 ГОД
- 167 БРАКОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ: ЧТО ДЕЛАТЬ?
- 168 ВЫЕЗД НА ВСТРЕЧКУ: РАЗБИРАЕМ НЮАНСЫ
- 170 ПОЛНЫЙ ПРИВОД: КУДА СБЕЖАЛ МОМЕНТ?
- 174 ЗАВОД MITSUBISHI В КАЛУГЕ
- 178 ВТОРЫЕ РУКИ: SUBARU FORESTER
- 184 ПАРК ЗР: RENAULT LOGAN И VOLKSWAGEN CADDY



Дополненная реальность:
150, 162,
196

FORMULA E, WTCC, TCR

СДЕЛАНО В РОССИИ

WTCC, Formula E, TCR... Мы проводим множество гонок мирового уровня, но не очень-то хотим их смотреть. Обстановку на этапах оценил **Сергей Зиновьев**.





Всего шесть лет назад Россия впервые приняла международную гоночную серию – этап чемпионата Европы для грузовиков на трассе «Смоленское кольцо». Тогда казалось, что это фантастический прорыв, а следующих свершений придется ждать долго. Еще и речи не было об автодроме в Сочи, о собственном Гран-при Формулы-1, чемпионатах мира WTCC и GT, Мировой серии Renault.

Сегодня мы наперекор кризисам и санкциям принимаем серию за серией. Какие-то гонки из России уходят, но тут же появляются другие. То ли действительно мировой автоспорт очень хочет к нам, то ли мы отменно умеем убеждать, что ему без нас никак. Это и не важно. Главное, что страна с невероятной скоростью ворвалась в узкий круг передовых гоночных держав. У нас есть не только трассы, но и команды, пилоты, судейские и спасательные бригады мирового уровня. А по числу и калибру принимаемых престижных турниров Россия догнала Италию и Францию. Самым насыщенным выдался июнь: очередной приезд WTCC и российские этапы новых серий – Формулы-Е и TCR.

СТАРТ ДЕСЯТИЛЕТКИ

Оказывается, проводить настоящие автогонки в центре столицы не так уж и трудно. Сложнее всего, видимо, согласовать проект с властями всех видов – страшно подумать, сколько чиновников надо обойти и сколько всяких бумаг подписать. А установить 4,5 км металлической сетки,

1360 четырехтонных железобетонных блоков и заварить 55 канализационных люков на проезжей части – вопросы инженерные и финансовые. Лишь бы разрешили!

Трасса Формулы-Е получилась, конечно, унылая по конфигурации – фактически квадрат. И непрезентабельная чисто внешне. Центр Москвы



С первой попытки Формула-Е отнюдь не вызвала ажиотажного спроса на билеты. Собственно, кроме 40-минутной гонки, особо и нечего было смотреть.



⬆ Нельсон Пике-младший увез из Москвы главный приз, попутно посетив зоопарк и взяв под личную опеку самку песка.

⬆ Гостями московских гонок стали президент FIA Жан Тодт (справа) и Аллен Прост, возглавляющий одну из команд Формулы-Е. Где еще пообщаться со старым знакомым, как не в Москве?

опутан какими-то проводами и утыкан башенными кранами так, что они почти все время попадают в поле зрения вместе с бетоном и сеткой. Слово мы на стройке.

Но что поделать? Чемпионат FIA электрической Формулы-Е придуман для того, чтобы бездумно и бесшумно гоняться по улицам именно мегаполисов. И, честно говоря, родилась даже некоторая гордость за Москву – выделила для гонок самый центральный центр! На целую субботу закрыла его для движения мирных водителей и пешеходов. Многие ворчат: «Устроили неведомо что...». Зато рады поклонники автоспорта – гонки с доставкой на дом.

Другой вопрос, что гонки эти неправильные. Электрические формулы не визжат и не рычат, а тихонечко жужжат. И не в состоянии одолеть всю 80-километровую дистанцию – емкости батарей не хватает.

Для адекватного восприятия таких стартов нужно сознавать, что управляют этими болидами звезды мирового автоспорта. Половина из них некогда выступала в Формуле-1, а некоторые даже выигрывали Гран-при. Среди гостей этапа тоже целая вереница звезд и культовых фигур.

Что касается зрелищной борьбы, то ее в Формуле-Е обычно нет. Так получилось и в Москве: Нельсон Пике

выиграл старт и благополучно финишировал победителем, немного упрочив свое лидерство в турнире.

Приятная новость для тех, кто очень хотел, но не посмотрел электрогонку в столице. Десять лет – таков срок договора на проведение московского этапа Формулы-Е. И за это время развороченный комплекс в Зарядье, вокруг которого проложена трасса, превратится в распрекрасный ландшафтный парк.

МАЛЫМИ СИЛАМИ

Мировой Туринг сейчас не в оптимальных кондициях, но в наличии три

⬆ Представители всех заводских команд WTCC перед стартом побывали на Красной площади. Слева направо: Ма Цин Хуа, Том Коронел и наш Роб Хафф.



Даже при сравнительно малом количестве машин гонки мирового Туринга смотрятся динамично, а борьба в коротких заездах достаточно плотная.



Пустые трибуны «Автодрома Сочи» — удручающая картина. Никто не удивится, если в следующем году серия TCR обойдет Россию стороной.



заводские команды. Пусть между ними нет особой борьбы — как и год назад, «построились по ранжиру», — однако для нас это все равно захватывающее шоу, ведь в WTCC нам есть за кого болеть!

За короткий промежуток между зимой и летом команда Lada Sport отчислила Михаила Козловского, а заодно и «почти родного» Джеймса Томпсона, взяв на их места двух голландских пилотов. Но машины и сам флаг команды исконно наши. Более того, лидер коллектива Роб Хафф совершенно определенно называет этап на подмосковном автодроме Moscow Raceway домашним. Даром что британец. Именно здесь Лада Веста под его управлением показала лучшие результаты в сезоне. Первый значительный заезд Хафф завершил четвертым, а второй — вторым!

Жаль, победы ушли в чужие руки. Первую забрали Citroen и Иван Мюллер — ну как им откажешь, пять титулов на двоих! Вторую ценой больших усилий добыли Honda и Тьягу Монтейру. Но и так тоже хорошо для турнира, где почти все гонки выигрывают пилоты французской команды. А интрига сезона свелась к тому, сможет ли Мюллер одолеть партнера по Citroenу Хосе Марию Лопеса.

Несколько подкачали на российском этапе гонки поддержки. Отечественная Формула-«Мастерс» сама еле дышит и вряд ли способна кого-нибудь поддержать. Да и северо-восточноевропейский чемпионат SMP FIA Формулы-4, проводивший здесь свой второй этап, не набрал полных оборотов. Сражение дюжины юных малоизвестных пилотов объективно может понравиться только очень тонким ценителям. Впрочем, промоутер WTCC сам выбрал такую

компанию — возможно, потому, что некоторые классы родственной российской туринговой серии РСКГ упакованы плотнее, чем чемпионат мира, не набирающий ныне и двадцати машин.

ПОЧТИ БЕЗ ОЧЕВИДЦЕВ

Новый гоночный турнир TCR не может похвастаться и таким количеством. На «Сочи Автодроме» собралось всего двенадцать пилотов — не совсем то, что рассчитывал увидеть в середине сезона создатель TCR Марчелло Лотти. И он, и мы ожидали прибавку в стане участников. А произошел отток — в Россию не приехали команды, выступающие на автомобилях Audi TT, Opel Astra OPC и Ford Focus.

На вывеску «TCR» публика реагирует вяло во всех странах. Там, где этапы совмещены с Гран-при Формулы-1, места худо-бедно заполнены. На остальных — сплошные бреши. Сочинский этап в этом ракурсе выглядит вообще провальным. На гигантской главной трибуне, вмещающей под 30 тысяч человек, редкие болельщики просто растворились.

Посещаемость гонок — исторически больной вопрос для России. И загвоздка вовсе не в цене билетов, как показала Формула-1. Просто мы по каким-то причинам не готовы смотреть все гонки подряд. И заманить народ на трибуны порой не получается ни звездами, ни брендами, ни количеством машин, ни бесплатным входом, ни аттракционами. Такой вот у нас необыкновенный народ. Может быть, мы, совершив гигантский скачок в строительстве трасс и организации гонок, просто не научились правильно работать со зрителями?



➤ Лучшим из россиян на сочинском этапе стал Михаил Грачев, занявший третье место в одном из заездов.

Звезды TCR в Сочи перемежались полноценными стартами регулярного чемпионата России — серии РСКГ. И надо сказать, пара «нашенских» гонок на не особо задорном сочинском автодроме вышла просто на загляденье. Жаль, почти никто этого не увидел. Как, впрочем, и гонки Формулы-Е — билетов продали катастрофически мало. Да и серия WTCC в России собирает куда меньшую аудиторию, чем в Европе.

А вот на немецкий чемпионат DTM на Moscow Raceway и Формулу-1 публика идет более охотно. Хотя по числу событий в единицу гоночного времени DTM отнюдь не эталон, а некоторую скудность российского Гран-при не отрицали даже сами пилоты. Этапы этих двух суперсерий нам еще предстоит посмотреть в этом году. Хотя можно и не смотреть. Ведь это мировому автоспорту без нас — никак! А нам без него вполне комфортно. **3P**