

РАЛЛИ



РАЛЛИ

Ралли — вид автогонок, проходящих на открытых или закрытых трассах на модифицированных или специально построенных автомобилях. Этот вид гонок отличается тем, что заезды главным образом прокладываются по автомобильным дорогам общего пользования, в формате «из пункта А в пункт В» с прохождением контрольных точек. Спортсмены едут на максимальной скорости только на специально перекрытых скоростных участках (их обычно называют СУ или ДОП). А от одного спецучастка до другого раллисты передвигаются, соблюдая все правила дорожного движения и за строго определенный временной норматив.



ИСТОРИЯ ДОВОЕННЫЕ ГОДЫ



- Термин «ралли» как вид автоспорта впервые был применён в январе 1907 года на первом Ралли Монте Карло. До сентября 1912 года термин мало использовался. Само по себе ралли в первый раз прошло в 1894 году — это была гонка между Парижем и Руаном при поддержке газеты «Le Petit Journal», вызвавшая значительный интерес общественности и ведущих производителей. Призы были вручены жюри на основе докладов наблюдателей, сидевших в каждом из автомобилей: в заезде победили Panhard и Peugeot.

РАЗВИТИЕ РАЛЛИЙНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

- Основные изменения касались автомобилей, профессионализации и коммерциализации спорта. Производители напрямую участвовали в автогонках с самого начала, и в 1973 году Международная автомобильная федерация создала Чемпионат мира по ралли для производителей. До Второй мировой войны в гонках, как правило, принимали участие стандартные или почти стандартные автомобили, хотя были и исключения — диковинный Ford V8, созданный румынами для Ралли Монте-Карло 1936 года. Автомобили модифицировались лишь в части управления, торможения и подвески. Это снижало расходы и позволяло большему числу спортсменов принимать участие в гонках.

- Но с ростом общественного интереса автопроизводители начали создавать специальные модели, так, например, British Motor Corporation представила Mini Cooper в 1962 году и его преемника Mini Cooper S в 1963 году. Вскоре после этого британское отделение Ford подрядило Lotus для создания топовой версии семейного автомобиля Ford Cortina, а в 1968 году представило Escort Twin Cam, одну из самых успешных раллийных машин той эпохи. Аналогично Abarth разработала «заряженные» версии родстеров Fiat 124 и Fiat 131.



- Renault заказала небольшому производителю спортивных автомобилей Alpine переделать купе Alpine A110 в раллийный автомобиль, а также наняла команду квалифицированных водителей. Затем в 1974 году появилась Lancia Stratos, первый автомобиль, изначально спроектированный для раллийных гонок. Производители обошли правила FISA (прежнее название FIA), собрав некоторое число автомобилей для повседневной езды.



- В 1980 году немецкий автопроизводитель, в то время ещё не известный публике, представил довольно габаритную и тяжёлую версию своего семейного купе с установленным пятицилиндровым двигателем в 2,1 литра объёмом, турбонаддувом и полным приводом. Так появился Audi Quattro. Международные правила запрещали полный привод, но FISA согласилась изменить правила. Quattro стал побеждать на снежных, ледовых и гравийных трассах, а в 1983 году он принёс Ханну Микколе звание чемпиона мира по ралли. У других производителей не было полноприводных моделей для полноценного ответа, поэтому FISA была вынуждена изменить правила и создать отдельную группу B. В ней разрешалось гораздо сильнее модифицировать автомобиль, и так началось поколение гоночных суперкаров с облегчённым каркасом, полным приводом и мощностью до 600 л.с (450 кВт), наиболее известными среди которых стали Peugeot 205 T16, Renault 5 Turbo, Audi Sport Quattro S1 и Lancia Delta S4.

- Но праздник продолжался недолго. В 1986 году на Ралли Португалия погибло четыре зрителя, а затем в мае на Tour de Corse пилот Lancia Хенри Тойвонен сорвался с горной дороги, и машина с ним и штурманом Серджио Кресто сгорела. FISA мгновенно изменила правила: после 1987 года гонки проходили лишь в группе А, классе автомобилей, близких серийным моделям. Одним из знаковых автомобилей того периода стал Lancia Delta Integrale, доминировавший в мире ралли в течение 1987—1992 годов, выиграв шесть чемпионатов мира подряд, установив непобитый рекорд.



10 ЛУЧШИХ РАЛЛИЙНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ИСТОРИИ

«Рено-Альпин» А110 (с 1963 года)

Собранная из деталей различных моделей «Рено», «Альпин» А110 метеором ворвалась в мир ралли. Первые победы пришли уже в самом начале «карьеры» автомобиля – в 1963 году, но более оглушительные успехи последовали позже: автомобили А110 заняли три первых места на Ралли Монте-Карло '71, а также выиграли самый первый чемпионат мира по ралли, проведенный в 1973 году. Элегантный дизайн, задний привод с расположенным позади двигателем, а также относительно небольшой вес сделали машину очень послушной. Однако после резкого скачка в развитии раллийных машин, этот проект исчерпал весь свой потенциал и уже не мог конкурировать с грандами. Тем не менее, именно эта машина стала толчком для дальнейшего участия «Рено» в раллийных гонках.



«Форд Эскорт» RS1600/RS1800 (конец 60-х – 1998 годы)

Рожденный в образе маленького семейного автомобиля, «Эскорт» чуть позже стал первой раллийной машиной марки «Форд».

Дебютировав на гоночных трассах в конце 60-х, уже в 1970 году «Эскорт» с подавляющим преимуществом выиграл марафон Лондон-Мехико: из более чем сотни заявленных экипажей 26 000 километров до финиша преодолели лишь 23, четверть из которых выступала на этой машине. В 1979 году «Эскорт» с двигателем объемом 1,8 литра принес «Форду» первые титулы в чемпионате мира по ралли, а двумя годами позже Ари Ватанен выиграл свой первый чемпионат, одержав победы на Ралли Акрополис и Ралли Финляндии. В последующие годы «Эскорт» снискал славу одного из самых успешных автомобилей в истории ралли, а также послужил базисом для других раллийных машин американской марки.



«Лянча Стратос» (1972-1974 годы)

Созданный с нуля специально для гонок, «Стратос» смотрелся несколько кривовато на фоне других раллийных машин – угловатый дизайн, реализованный в стекловолокне, с огромными спойлерами выглядели очень экстравагантно. Однако внешний вид отошел на второй план после оглушительных четырех подряд побед в чемпионате мира и трех триумфов в европейском первенстве. Этот автомобиль значительно поднял авторитет итальянской компании на гоночных трассах, но вынужден был отступить в связи с появлением машин «Группа Б» – «Лянча» сосредоточилась на развитии других моделей



«Ауди Кваттро» (с 1981 года)

«Ауди Кваттро» за свою яркую историю стал одним из тех автомобилей, что указали направление развития для всей раллийной техники. Полный привод и 600-сильный двигатель с турбонаддувом превратили эту машину в ракету с колесами – преимущество немецких автомобилей над конкурентами невозможно описать привычными терминами. На «Кваттро» Мишель Мутон стала первой женщиной, выигравшей этап чемпионата мира по ралли, и самой быстрой женщиной в соревнованиях по подъему на холм Пайкс-Пик. Слабым местом немецкой машины была надежность, но если «Ауди Кваттро» доезжала до финиша, то быстрее всех. Тем не менее, на этом автомобиле были выиграны два личных титула в чемпионате мира и два титула в зачете производителей.



«Мицубиси Паджеро» (с 1983 года)

«Паджеро» никогда не принимал участия в гонках чемпионата мира по ралли, но стал настоящей легендой «Дакара». Построенная на базе «Мицубиси Джип», копии знаменитого Jeep CJ3A, «Паджеро» 26 раз выходила на старт главного ралли-рейда планеты и 12 раз доезжала до финиша первой, в том числе семь раз подряд в период с 2001 по 2007 годы. За рулем японского автомобиля триумфаторами «Дакара» становились такие гонщики и гонщицы как Стефан Петерансель и Ютта Кляйншмидт. Вплоть до успехов «Туарегов» последнего времени, именно «Паджеро» был доминирующей силой в зачете внедорожников.



«Пежо 205 T16» (1984-1988 годы)

Заводская команда «Пежо» в чемпионате мира по ралли под управлением ныне действующего президента ФИА Жана Тодта выставляла модель «205» в конце 80-х. На счету автомобиля лишь два чемпионских титула, однако эти триумфы не отражают реальной скорости французской машины – 900-килограммовый автомобиль с 450 лошадиными силами в двигателе, устанавливавшимся посередине, был невероятно быстр, некоторые считают, что даже чересчур быстр. Тем не менее, в 1985 году «Пежо 205» выиграла семь гонок из двенадцати, а в 1986-м – шесть из тринадцати, сделав Тимо Салонена и Ари Ватанена чемпионами мира. Но славная история автомобиля на этом не закончилась – в 1987 и 1988 годах Ватанен и Канкунен были первыми кто добрался до финиша на ралли-рейде «Париж-Дакар».



«Субару Импреза» (1993-2008 годы)

Для многих болельщиков «Импреза» стала символом ралли последних десятилетий. На протяжении долгих лет эта модель «Субару» уверенно боролась с самыми разными автомобилями: «Форд», «Мицубиси», «Ситроен», «Пежо» и многими другими. За рулем японской машины чемпионами мира становились такие звезды как Колин Макрей, Ричард Бернс и Петтер Сольберг – последний ради перехода в «Субару» не пожалел отношений с Малкольмом Уилсоном, руководителем команды «Форд». История выступлений «Импрезы» в чемпионате мира по ралли завершилась в конце 2008 года, когда под давлением критики за не очень успешный сезон, а также в контексте неблагоприятного экономического климата было решено закрыть заводскую программу.



«Мицубиси Лансер» (1993-2005 годы)

Один из самых успешных раллийных автомобилей в истории усилиями финна Томми Мякинена становился чемпионом мира четыре раза подряд. Помимо Мякинена за рулем этой машины также гонялись Фредди Лойкс и Франсуа Делекур, Жиль Паницци и Алистер Макрей. В последние годы выступлений в чемпионате мира по ралли этот автомобиль уже не мог тягаться с Маркусом Гронхольмом на «Пежо» и Себастьяном Лебом на «Ситроене», что привело к уходу «Мицубиси» из первенства. Однако «Лансер» продолжает выступать в самых престижных раллийных гонках планеты, но уже в руках частных пилотов.



«Ситроен С4» (2007-2010 годы)

За рулем именно этого автомобиля Себастьян Леб ворвался в пантеон величайших раллистов планеты – за четыре года помимо четырех чемпионских титулов француз завоевал 34 победы в гонках, в том числе и в дебютной гонке машины – Ралли Монте-Карло'2007. Также за рулем С4 первенствовал Себастьян Ожье, которые двумя триумфами немного разбавил победы Леба. Уникальность успехов этого «Ситроена» подчеркивается тем фактом, что автомобиль становился чемпионским буквально во всех сезонах в WRC.



Бюджет в зависимости от класса автомобиля – машина, штурман, запчасти, техническое обслуживание. Годовой бюджет лидеров чемпионата России по ралли в классе N4 (полноприводные турбированные автомобили с объемом двигателя 2 литра) около 400 тысяч евро. Но, рассуждая о бюджете, следует делать оговорку на опыт пилота и другие факторы – некоторые и с большими суммами проигрывают. Стоимость хорошо подготовленного автомобиля около 100 тысяч евро, меньше чем за 80 тысяч новую машину построить нельзя. У некоторых от начала занятий автоспортом до победы в чемпионате страны проходит два-три года, а кто-то и десятилетиями не выигрывает.