

# ГРУЗОВЫЕ КОЛЬЦА НЮРБУРГРИНГ И СМОЛЕНСК — ЧТО ИХ ОБЪЕДИНЯЕТ?

## НЕТ, ЭТО НЕ ГОРОДА-ПОБРАТИМЫ И ДАЖЕ НЕ ДАЛЬНИЕ РОДСТВЕННИКИ. ЭТИ НАЗВАНИЯ СТОЯТ РЯДОМ В СПИСКЕ ЭТАПОВ ЕВРОПЕЙСКОГО ЧЕМПИОНАТА ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ГРУЗОВИКАХ.

МАКС СЕРГЕЕВ



**ГОНКИ НА ГРУЗОВИКАХ** Нюрбургринг — это легенда. Сюда мечтает попасть каждый, у кого есть хоть капля топлива в крови. Это одна из самых старых гоночных трасс и точно самый заслуженный и посещаемый этап гонок грузовиков в Европе. Сюда приезжает народ со всей Европы, ведь параллельно с гонками здесь проходит неофициальный европейский профессиональный праздник «День дальнотойщика», куда съезжаются тысячи грузовиков. Едут целыми семьями, с котами и собаками, привозят с собой барбекюшницы и запасы соисок с пивом. Три дня с перерывом на гонки все это становище гуляет под музыку кантри. И как апофеоз — грандиозный салют и парад грузовиков по гоночному кольцу. В этом году гонка собрала рекордные для сезона 212 тыс. зрителей.

Разумеется, с 1927 года (время создания трассы) у немцев было время на то, чтобы обеспечить ее не только идеальным покрытием, но и полной инфраструктурой — все 212 тыс. нашли место где припарковаться, поесть и переночевать. В Смоленске с инфраструктурой похуже. Строго говоря, кроме трассы, здесь почти ничего нет. И это неудивительно: Смоленскому кольцу чуть больше года, последний слой асфальта на нем уложили перед прошлым годом, первым в истории России этапом Гран-при гонок грузовиков. С той поры многое изменилось в лучшую сторону: и трасса облагорожена, и кроме туалетов появились души, что оказалось вовсе не лишним в июльскую жару. Но вот с местами для ночевки совсем плохо — большинство гостей жили в Смоленске и тратили от полутора до двух часов на то, чтобы добраться до трассы.

У нас собралось около 20 тыс. человек, и большинство из них смотрели гонку из-за забора, а некоторые залезали на деревья. Да и машин на российский этап приехало

**В НЮРБУРГРИНГ ПРИЕЗЖАЕТ НАРОД СО ВСЕЙ ЕВРОПЫ, ВЕДЬ ПАРАЛЛЕЛЬНО С ГОНКАМИ ЗДЕСЬ ПРОХОДИТ НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК «ДЕНЬ ДАЛЬНОТОЙЩИКА», КУДА СЪЕЗЖАЮТСЯ ТЫСЯЧИ ГРУЗОВИКОВ**

двое меньше, чем в Европу (13 против 27 на Нюрбургринге), но все, кто претендовал на очки, до России добрались.

А самое интересное — это собственно гонка. За два выходящих проходит четыре гонки, и в каждой определяется победитель, а лидер чемпионата определяется количеством набранных очков. Дело в том, что очки получает первая десятка гонщиков. Поэтому шанс есть почти всегда.

Из-за того что смоленская трасса довольно узкая, уже второй год на ней начинается настоящее рубилово. В этом году жесткая контактная борьба была с первой гонки и подавляющее большинство машин пришло к финишу без бамперов или с разбитым пластиком обтекателей. Но зрители были довольны, шоу получилось гораздо более зрелищным, чем на Нюрбургринге. Пожалуй, не так уж и важно, что единственный россиянин в чемпионате Александр Львов (выступает за австрийскую команду Эгона Альгойера) финишировал в середине пелотона. Главное, что наш пареня там есть! И зрителям этого достаточно.



**В ЭТОМ ГОДУ ЖЕСТКАЯ КОНТАКТНАЯ БОРЬБА БЫЛА С ПЕРВОЙ ГОНКИ, И ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО МАШИН ПРИШЛО К ФИНИШУ БЕЗ БАМПЕРОВ ИЛИ С РАЗБИТЫМ ПЛАСТИКОМ ОБТЕКАТЕЛЕЙ**

### ЗЕЛЕНый КОНЦЕПТ

Когда упал занавес и на подиуме появился зелено-серебристый концепт, по залу пролетел шепсел, упало несколько стульев — иначе как шок-ом реакцию назвать было нельзя. Привычный всему миру Unimog, помесь грузовика с трактором, предстал в виде спортивного кабриолета-амфибии. На подиум энергичной походкой поднялся глава департа-

мента дизайна коммерческих автомобилей Mercedes-Benz Берtrand Янсен и огорошил всех еще раз. Первой фразой его выступления была: «На создание этого концепта нас вдохновила древесная лягушка...» В своей работе немецкие дизайнеры шли от образа амфибии. Отсюда и этот цвет, и крохотные ксенонные фары, похожие на глаза земноводного, и мускулистая сложная пласти-

ка обводов. Ничуть не смущаясь произведенным впечатлением, Берtrand Янсен заговорил о преемственности и напомнил, что у первой модели Unimog тоже не было крыши. Но на этом сюрпризы не закончились. Рассказав о дизайне, упомянув о кожаных сиденьях и руле, о парящем над капотом лобовом стекле, господин Янсен перешел к раме, и выяснилось, что она сделана из сверхлегкого алюминия. И на

закуску он сообщил, что лопасти на дисках должны работать как гребные колеса. То есть по замыслу дизайнеров машина действительно должна быть плавающей. После всех этих заявлений зал просто утонул в аплодисментах. Как говорится, затея удалась. В качестве шоу-стопера этот грузовик способен привлечь внимание на любой выставке — это подтвердилось на следующий день. Когда машина

Но это гонка «снаружи», а что чувствует пилот гоночного грузовика, находясь за рулем? Представьте себе грузовик массой 5,5 тонны и со скоростными характеристиками BMW M3! Разгон до 100 км/ч за 4,2 сек! Мощность двигателя — 1150 л. с. Максимальная скорость ограничена электроникой на 160 км/ч. Плюс контактная борьба. Разумеется, у кольцевого болида нет никакого «ключа зажигания» — он просто не нужен, как не нужен космическому кораблю или океанскому лайнеру. Запуск двигателя — кнопкой при выжатых педалях тормоза и сцепления. Включаем передачу (и вовсе не первую, как вы, возможно, подумали, а седьмую повышенную, или, как говорят сами гонщики, «семь плюс») и трогаемся. Вообще, на разных трассах используется разное количество передач. Так, например, в Великобритании на самой скоростной трассе чемпионата доходишь до высшей передачи и забываешь о коробке до самого окончания гонки. На Нюрбургринге большой перепад высот и масса затычных поворотов, поэтому здесь все едут, используя три передачи: «семь плюс»; «восемь минус» и «восемь плюс».

Выкатываемся на трассу... Первый круг — прогревочный, необходимо, чтобы тормоза и шины вышли на рабочую температуру, попутно запоминаешь повороты, какими они видятся водителю из-за руля. Стараешься максимально использовать всю ширину трассы для оптимизации траектории, смотришь, где больше всего следов на тормозных поребриках в поворотах.

Пять с половиной тонн снаряженной массы дают о себе знать, и в поворотах, несмотря на то что притянут к креслу пятиточечными ремнями безопасности, возникает ощущение, что твоя голова в шлеме вот-вот оторвется от шеи. Стараешься почувствовать распределение веса

**ГОНКА ПРОХОДИТ В ЧЕТЫРЕ ЗАЕЗДА. В КАЖДОМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ПОБЕДИТЕЛЬ, А ЛИДЕР ЧЕМПИОНАТА ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ КОЛИЧЕСТВОМ НАБРАННЫХ В СУММЕ ЗАЕЗДОВ ОЧКОВ**

при торможении. Но вот первый круг позади, на трассе «горит зеленый», и ты утапливаешь педаль газа в пол.

Больше всего поражает даже не само ускорение, а то, как все это происходит. В отличие от легкой машины, в грузовике голова (и вестибулярный аппарат) водителя находится на высоте около двух метров и разгон воспринимается гораздо острее. Добавьте к этому отсутствие звукоизоляции и постоянную дрожь, пробегающую по кузову, и тогда вы поймете, как себя чувствует гонщик, находясь внутри этого ревущего и содрогającegoся от собственной мощи снаряда с весьма условным управлением. Дело в том, что гидроусилитель руля очень мощный и все повороты проходятся в поисковом рулении.

Круг пролетел настолько незаметно, что я удивился, когда увидел финишную прямую. Здесь в последний раз выкручиваем двигатель на полную — и все...

Вот так себя чувствует гонщик.

Рассказать, что такое рев стада взбесившихся грузовиков, невозможно, если находишься на трассе, то это похоже на звуки океанского прибора — грохот и дрожь по всему телу. Невероятная мощь (мощность двигателей ограничена 1150 л. с.) пронисается мимо тебя, и вдруг один из этих механических быков перестает слушаться руля и вылетает на газон, поднимая тучи пыли, быть может, пилот прозевал поворот, но скорее всего, кто-то из менее удачливых соперников аккуратно «пронес его на бампере» мимо поворота.

Вот за это и любят Truck Racing, а еще за то, что, несмотря на его зрелищность, за 30-летнюю историю в этом виде спорта не было ни одной серьезной травмы. ■

была представлена широкой аудитории фанатов Unimog на торжестве, посвященном 60-летию марки, толпа неистовствовала, что весьма необычно для сдержанных и корректных немцев.

МАКС СЕРГЕЕВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА