



Ложемент изготавливался под себя уже в Иркутске, а вот четырехточечные ремни Sabelt, как и съемный руль Moto, предусмотрены в «базе»

Вообще-то, такие машины просто так не продаются. Во всяком случае, хозяин спортивной конюшни в Дании, где этот болид участвовал в гонках Северо-европейской серии с 2005-го года, никак не мог взять в толк, о чем его просит русский — не спортсмен, не учредитель и не спонсор команды, а просто поклонник большого автоспорта. Но сам русский хорошо понимал, чего хочет, потому что шел к этому десять лет. Владелец конюшни то соглашался, то ревностно отказывал в продаже, но, в конце-концов, сдался. И видимо, до конца так и не осознав, зачем понадобился формульный снаряд частному лицу не просто в России, а в далекой дикой Сибири, где и дорог-то, как ему казалось, нет никаких, нет ни автодромов.

В данном случае изыскания чего-то такого, необычного, поначалу велись совсем в других спортивных категориях. Возможности предоставлялись не только посетителям гоночных этапов ведущих чемпионатов, включая Formula 1, но и близко знакомиться с отдельными героями этого закрытого от многих мира, в том числе со знаменитостями итальянского автоспорта и автотуризма. Доводилось видеть спорткары с моторами, «тюнингованными» до реальных 1000 сил, где турбины стояли не чета тем, что можно видеть у нас.

Но прицениться, а главное приобрести что-то по-настоящему интересное не получалось, то есть было нереально — настоящие эксклюзивы не продаются. В итоге упорные поиски вывели на людей, непосредственно работающих в Formula Renault. Тоже не без трудностей, но все же удалось с ними договориться о покупке. Болид этой серии по международным меркам не есть что-то исключительное, однако у нас в стране в качестве частного приобретения может расцениваться именно так, притом владельцу предоставляется возможность нормально его содержать.

Дело в том, что соревнования по Formula Renault 2.0 относятся к моноклассовым, то есть все участники стартуют и борются на одинаковых с технической точки зрения машинах. Шасси для этого класса разработано итальянской фирмой Tatuus, 2,0-литровый 4-цилиндровый двигатель Renault Sport мощностью 210 л.с. тоже можно назвать универсальным — он, например, в несколько деформированном варианте даже



Двигатель Renault Sport развивает 210 л.с. при 7000 оборотах, и у него есть «нормальный» выхлопной тракт с прямоточным глушителем



Открытые рычаги и тяги подвески, кроме того что позволяют быстро менять углы установки колес, имеют характерный «плоский» профиль в угоду лучшей аэродинамике



ПЕРВАЯ ФОРМУЛА ИРКУТСКА

применяется в заряженных версиях Renault Clío. Коробка передач 6-ступенчатая секвентальная, производства фирмы Sadev.

То есть такая концепция гоночного класса в некотором смысле подразумевает серийность производства. И это дает важнейшее преимущество в процессе эксплуатации для владельцев команд, которым доступны все расходники и компоненты по каталогам производителя, по установленным ценам.

Например, расчетный ресурс двигателя всего около 10000 км «пробега», его ремонт и восстановление, конечно, выльется в копеечку, но зато не будет сложностей с поиском каких-то уникальных запчастей — все детали двигателя стандартизированы, в принципе, можно купить мотор и целиком. То же касается трансмиссии, подвески или «кузова», включая капсулу пилота. Кстати, легкость и прочность кокпита обеспечена не только его внешним исполнением из углеволокна, но и внутренним усилением из алюминиевых элементов — уровень безопасности здесь тоже на высоком уровне. А вот кресло пилота вещь су-

бо индивидуальная. И что примечательно, за дорогими решениями в его исполнении гоняться не принято: самый распространенный в Европе способ производства персонального ложементы — пена и скотч!

Но те трудности, с которыми пришлось столкнуться в приобретении болида, не идут ни в какое сравнение с трудностями по доставке. Это касалось и таможенных препятствий, и транспортных. Машина «схала» к нам долгие два месяца, пережила несколько перегрузок, и кроме авиационного прочувствовала все виды транспорта — водный, автомобильный и железнодорожный. И это хорошо, что перед отправкой болид был «упакован» в специальный построенный для него контейнер из толстой фанеры. По приходу в Иркутск состояние этой «коробки» уже было на грани развала.

Теперь вряд ли этот болид станет боевой частью новой спортивной команды — предпосылок для этого нет, но и привезен он вовсе не как музейный экспонат. У нас, понятно, на нем гонять просто негде, зато в соседнем регионе есть «Красное кольцо», где

новый владелец болида и намерен периодически «отводить душу». С машиной из Европы были привезены комплект мягких и жестких сликов, дождевой резины, а также необходимое оборудование для обслуживания. По правилам, перед транспортировкой из машины были слиты все техжидкости, так что уже на месте для приведения ее в рабочее состояние пришлось заново заправлять все необходимые материалы.

Кстати, все техжидкости только специальные, альтернатива из «гражданских» продуктов не предполагается. Даже предписанное моторное масло, а используется марки ELF, ни в каких каталогах местного дистрибьютора не нашлось, пришлось индивидуально «выписывать» из Франции, благо нынче все это можно сделать через интернет, через официальный сайт Renault. А вот с топливом ситуация попроще — допускается заливать 98-й бензин. Кресло, конечно, тоже пришлось делать на месте под собственную ответственную аналитику.

Использовалась пена, но ради эстетичности наружной обивки стала натуральная кожа.

В Иркутске состоялись только пробные, и весьма осторожные заезды на ограниченной площадке. Какие впечатления у владельца? Ну, какие могут быть впечатления от разгона до сотни всего за 3,2 секунды, с учетом массы около полутонны? Да и дело здесь не столько в кайфе от ускорения, сколько в удовольствии от прохождения поворотов. Вот только по-настоящему понять влияние на управляемость изменения угла атаки «спойлеров» или «развала-схождения» колес будет возможно только следующим летом, на Красноярском автодроме.

В Иркутске широкой публике автомобиль будет представлен на БайкалМоторШоу-2011.

Использовалась пена, но ради эстетичности наружной обивки стала натуральная кожа.

В Иркутске состоялись только пробные, и весьма осторожные заезды на ограниченной площадке. Какие впечатления у владельца? Ну, какие могут быть впечатления от разгона до сотни всего за 3,2 секунды, с учетом массы около полутонны? Да и дело здесь не столько в кайфе от ускорения, сколько в удовольствии от прохождения поворотов. Вот только по-настоящему понять влияние на управляемость изменения угла атаки «спойлеров» или «развала-схождения» колес будет возможно только следующим летом, на Красноярском автодроме.

В Иркутске широкой публике автомобиль будет представлен на БайкалМоторШоу-2011.

Василий ЛАРИН
фото автора



Вся информация о режимах работы сосредоточена на многофункциональном дисплее, причем пилот может выбирать наиболее удобные для него формы считывания: цифры, диаграммы или даже смайлики



Для контроля клиренса, как и в болидах Formula 1, здесь также применяется банальный фанерный лист



Во всех европейских чемпионатах Formula Renault применяются шины марки Michelin, кстати, спассадочным диаметром 13 дюймов



Дуга безопасности маскирует патрубок воздухозаборника и залипную горловину бензобака, кроме того, как один из самых прочных узлов болида в иных случаях выступает эвакуационный «скоб»

ЧТО ТАКОЕ FORMULA RENAULT

Несмотря на характерную концепцию шасси и кузова, гоночный класс Formula Renault 2.0, учрежденный французской автокомпанией в самом начале 70-х годов, нельзя причислить к «первому» после королевы автоспорта Formula 1, но статус серии тоже высок и авторитетен во всем мире. Национальные чемпионаты в этом классе проводятся во многих странах Европы и даже США, и собирают наиболее сильных региональных гонщиков, в том числе будущих пилотов Formula 1, причем из разряда звездных — тот же Фелипе Масса, например. Несколько наших известных гонщиков в свое время тоже успели «отметиться» в этой серии, в том числе знаменитый теперь Виталий Петров.