Появление лёгкого, компактного и достаточно мощного двигателя внутреннего сгорания открыло широкие возможности для развития автомобиля. В 1885 году немецкий изобретатель Г. Даймлер, а в 1886 году его соотечественник К. Бенц изготовили и запатентовали первые самодвижущиеся экипажи с бензиновыми двигателями. В 1895 году К. Бенц изготовил первый автобус с ДВС. В 1896 году Г. Даймлер изготовил первое такси и грузовик. В последнем десятилетии XIX века в Германии, Франции и Англии зародилась автомобильная промышленность.

Немалый вклад в широкое распространение автомобильного транспорта внёс американский изобретатель и промышленник Г. Форд, широко применивший конвейерную систему сборки автомобилей.

В России автомобили появились в конце XIX века. (Первый иностранный автомобиль в России появился в 1891 г. Его привез из Франции на пароходе издатель и редактор газеты «Одесский листок» В. В. Навроцкий). Первый русский автомобиль был создан Яковлевым и Фрезе в 1896 году и показан на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде.

В первой четверти XX века широкое распространение получили электромобили и автомобили с паровой машиной. В 1900 году примерно половина автомобилей в США была на паровом ходу, в 1910-х в Нью-Йорке в такси работало до 70 тыс. электромобилей.

В том же 1900 году Фердинанд Порше сконструировал электромобиль с четырьмя ведущими колёсами, в которых располагались приводящие их в движение электродвигатели. Через два года голландская фирма Spyker выпустила гоночный автомобиль с полным приводом, оснащённый межосевым дифференциалом.

### Первые автомобили

«Панар-Левассор» 1891г.

Трудно представить себе процесс моторизации Франции без пионеров этого дела. Рене Панар и Эмиль Левассор, два инженера, основавшие в 1886 году фабрику по производству деревообрабатывающих станков, после получения лицензии на двигатели Даймлера в 1890 году начали интенсивно выпускать автомашины.

Левассор с самого начала старался сконструировать автомобиль, который уже не напоминал бы конную карету, где все детали были бы сконструированы с учетом автомобильных функций. Он опробовал различные положения двигателя: сзади, посредине, наконец пришел к решению разместить вертикальный двухцилиндровый двигатель впереди машины. Модель «Панар-Левассор» 1891 года стала первым автомобилем этой фирмы с таким положением двигателя. Это был двухцилиндровый v-образный двигатель Даймлера с цилиндрами, расположенными под углом 20°, в котором шатуны с расхождением оборотов зажигания воздействовали на общий коленчатый вал. Двигатель имел объем 1235 см , развивал мощность 1,84 кВт (2,5 л. с). Для зажигания смеси употреблялась свеча накаливания. Сила привода переносилась от двигателя через муфту на трехступенчатую коробку передач, а затем на задние колеса при помощи цепи. Автомобиль развивал максимальную скорость 30 км/ч. О солидности этой модели свидетельствует сохранившийся до наших дней экземпляр, на котором владелец наездил до 1932 года 140 000 км.

Эмиль Левассор за рулем своих автомобилей принимал участие в гонках, демонстрируя тем самым авангардность собственных конструкций. В 1895 году он одержал победу в 48-часовой неописуемо трудной гонке «нон-стоп» в первом автопробеге по трассе Париж — Бордо — Париж. Годом позже он стал фаворитом крупнейших французских гонок Париж — Марсель — Париж протяженностью в 1711 км. Только несчастный случай не дал ему победить. Сатисфакцией для фирмы явилось то, что ее автомобили заняли три первых места.

Левассор умер в 1897 году. Причина — последствия полученной на соревнованиях травмы. Он был, таким образом, первой жертвой автомобильных гонок.

«Бенц Виктория» 1893г.

Одной из причин слабого торгового успеха первого автомобиля Бенца был тот факт, что он был трехколесным. Поэтому, в частности, с 1891 года Бенц работал над решением проблемы управления двумя передними колесами. Двумя годами позднее он нашел решение в виде вертикального стержня с укрепленным на нем рычагом. Свои идеи он запатентовал. Это сделало возможным создание нового автомобиля, на этот раз уже на четырех колесах. Свой успех Бенц увековечил в названии нового типа машин — «Виктория». Качества автомобиля были проверены не только на городских улицах, но и на более длинных трассах. В 1894 году, когда граф де Дион организовал в Париже первые автогонки Париж — Руан, в Либерцах (Чехия) фабрикант барон Теодор Либиг стартовал на своей «Виктории». Вместе с другом он решил преодолеть путь из Либерец через Мангейм в Реймс и обратно. Со скоростью 13,5 км/ч он в первый день доехал до городка Вальдхайм, находящегося в 195 км от Либерец. Машина была в состоянии ехать с максимальной скоростью 22 км/ч. Следующие остановки были сделаны в Айзенберге и Айзенахе. На четвертый день наступил самый трудный этап — езда без остановки до Мангейма, места, где родилась «Виктория». Этот этап длился 26 часов. Карл Бенц лично приветствовал барона и дал бал в его честь на своем предприятии. На следующий день трасса вела их в Гондорф, где состоялся более продолжительный отдых. Автомобиль прошел уже 1000 км, было истрачено 140 л бензина и 150 л воды для радиатора. Из Гондорфа гонщики двигались в более спокойном темпе в Реаймс, оттуда назад в Либерец. «Виктория-Бенц», на которой барон Либиг проехал 2500 км, имела одноцилиндровый двигатель. Диаметр цилиндра — 130 мк\, ход поршня — 150 MSA, объем — 2000 см , максимальная мощность — 2,2 кВт (4 л. с.) при 400 об/мин. Четырехтактный, охлаждаемый водой двигатель был размещен сзади и приводил в движение заднюю ось с помощью двух плоских лент и двух цепей. Ручной тормоз действовал на задние колеса с обручами из резины. Собственная масса автомобиля — 650 кг, а длина — 2,9 м. Цена этой машины колебалась от 3800 до 4200 золотых марок.

«Виктория» была любимым автомобилем Бенца. В разных версиях — «визави», «фаэтон», выпускалась до 1899 г.

«Даймлер се Визави» 1894г.

После успеха автомобиля «stahlradwagen»(стальрадваген) конструкции Даймлера и Майбаха на Всемирной выставке в Париже в 1899 году автомобили системы Даймлера пожелал выпускать очередной любитель — господин Арман Пежо, до того времени — производитель велосипедов и паровых автомобилей. Было налажено четкое сотрудничество Даймлера с французскими фабрикантами, что положило начало развитию автомобилестроительной промышленности в тех краях. В немалой степени участвовала в этом французская пресса. 1893 год был не самым удачным для парижских магнатов прессы. Пьер Жиффар, главный редактор газеты «Le Petit Journal» знал, что без какой-либо умопомрачительной сенсации он не завоюет новых читателей. Газета объявила соревнования движимых паром, газом, бензином и электричеством машин. 22 июля 1894 года на трассе Париж-Руан стартовало 14 бензиновых машин и семь паровых. Среди них «Панар-Левассор», «Роджер-Бенц», «Пежо», «Де Дион». Через 4 часа 40 минут первым приехал в Руан граф де Дион на своем паровом автомобиле мощностью 14,7 кВт (ок. 20 л. с). После него прибыли два «Пежо» с двигателями мощностью 3 кВт (4 л. с), четвертым оказался «Панар-Левассор», за рулем которого был Эмиль. Поскольку трудно было паровой тягач де Диона сообразно регламенту считать семейным автомобилем, руководство гонками присудило первую награду фирмам «Пежо» и «Панар-Левассор». Даймлер тоже участвовал в гонках и в том же году создал новый четырехместный автомобиль, который по расположению сидений назывался «визави». Интересна его конструкция: охлаждаемый водой четырехтактный двигатель объемом 1040 см3, мощностью 2,7 кВт (3,6 л. с.) при 600 об/мин. Перенос приводной силы на ось происходил при помощи передвижной ременной передачи. Автомобиль имел 4 скорости для движения вперед, колеса с резиновыми обручами и развивал максимальную скорость 22 км/ч. Оригинальный кузов сейчас находится в музее фирмы «Даймлер-Бенц».

### Мерседес

Случилось так, что создатели первых автомобилей словно забыли о сопротивлении воздуха. Сделали быстроходную самодвижущуюся повозку, а форму ей придали высокую, угловатую, ступенчатую и совсем непригодную для движения в воздушной среде. Первыми спохватились в начале XX в. конструкторы специальных автомобилей, предназначенных для установки рекордов скорости. Они стали моделировать машины низкими и узкими, вроде лодок. Это помогло. Потом стали сглаживать, скруглять поверхности кузова, заострили радиаторы, удлинили «хвосты» и брызговики-крылья, убрали выступающие фонари, закрыли спицы колес накладными гладкими дисками. Но обычные автомобили продолжали сохранять каретную форму, пока не приблизились к рубежу стокилометровой скорости. А на этой скорости необтекаемый автомобиль тратит на сопротивление воздуха до трех четвертей мощности двигателя! И соответственно три четверти расходуемого топлива.

В начале 20-х гг. значение обтекаемости автомобиля оценили немецкие авиаконструкторы Пауль Ярай и Эдмунд Румплер. Они провели ряд опытов с моделями автомобилей в аэродинамических трубах и доказали: чем больший путь должны совершить потревоженные движением автомобиля частицы воздуха, тем больше трение между ними, тем большая мощность расходуется на это трение. Если движение частиц плавное, то трение сравнительно невелико. Когда же частицы наталкиваются на неровности, проваливаются в углубления, происходит завихрение воздушного потока. Трение частиц возрастает.

Идеальная обтекаемая форма (в виде сигары), которую уже применяли к самолетам, дирижаблям, торпедам, гоночным машинам, для обычного автомобиля оказалась неподходящей — она создавала неудобства для водителя и пассажиров.

После длительных экспериментов была найдена оптимальная форма автомобиля. Естественно, у каждой автомобильной фирмы она была своей. Так появился новый класс скоростных комфортабельных машин, названных спортивными. Это, пожалуй, самая многочисленная разновидность автомобиля, ведь каждая фирма за время своего существования выпустила хотя бы несколько спортивных моделей. Об этих автомобилях, их конструкторах, гонщиках и рекордах можно было бы написать не одну книгу, но нам придется познакомиться со всем этим многообразием в пределах одной главы. Остановимся лишь на самых выдающихся из них.

Специалисты пришли к мнению, что в 20—30-х гг. нашего века «правила игры» в автомобильном спорте определяли машины, оснащенные моторами с турбонагнетателями. Впервые такой агрегат появился в 1908 г. в США, он был изготовлен фирмой «Чадвик». В Европе подобное чудо увидело свет в 1923 г. и было установлено на гоночном автомобиле марки ФИАТ, который, к сожалению, недолго продержался на спортивных треках.

В 1921 г. «Мерседес» выступил новатором в производстве автомобилей с силовыми агрегатами, оснащенными турбонагнетателями. Технологии, разработанные в середине второго десятилетия в процессе конструирования авиамоторов, обескураживали конкурентов «Мерседеса» и приводили в полнейшее недоумение, когда во время гонки у автомобиля с трехлучевой звездой на капоте «открывалось второе дыхание». Машины уверенно проходили всю трассу и становились победителями многих соревнований.

Позже, охладев к участию в гонках на европейском континенте, «Мерседес» начал готовиться к штурму США в «Ин-дианаполисе-500». Конечной целью этого предприятия было достижение нескольких побед, значительное улучшение и популяризация торговой марки, что в конечном итоге должно было повлиять на объем реализации автомобилей на американском рынке. Однако «нашествие» на США окончилось полным поражением — из трех машин, участвовавших в состязаниях, одна была разбита вдребезги, а вторая и третья заняли 8-е и 11-е места.

Тем временем в Штутгарте произошло очень важное событие — новым сотрудником «Даймлера-Бенца» стал Фердинанд Порше, который не успел повлиять на судьбу «Мерседесов» в США, но, тем не менее, сыграл огромную роль для будущего автомобильной марки.

Первоначально перед Фердинандом Порше была поставлена задача улучшить конструкцию машины, принимавшей участие в «Индианаполисе-500». Результатом выполненного задания стали победы в двух гонках, в одной из которых машиной управлял 33-летний Альфред Нойбауэр, позже сыгравший одну из ведущих ролей в спортивной истории «Мерседеса».

В 1934 г. начался выпуск новых гоночных автомобилей «W25», которые изготавливались по последним технологиям и вошли в историю под названием «Серебряная стрела». Двигатель такого автомобиля имел 8 цилиндров, а мощность его составляла 354 л.с. Такая машина могла развить скорость до 290 км/ч. Именно этот автомобиль обеспечил немецкой фирме первые позиции в мировом автоспорте.

Б 1935 г. увидели свет три новые модели «Мерседес-Бенц 130», «150» и «170Н». Оснащены они были 4-цилинд-ровыми двигателями мощностью 55 л.с, причем располагались эти двигатели сзади. Максимальная скорость, которую могли развить эти автомобили, была 140 км/ч. В 1938 г. машины были сняты с производства.

В 1937 г. появилась новая модификация «W25» — «W125», а в 1939-м — новый автомобиль «W154», по своим характеристикам схожий с «W125». Именно эта машина участвовала во всех основных гонках 1939 г. и была на них победителем.

В 1939 г. были введены новые правила на ограничение рабочих объемов турбодвигателей, и конструкторы «Мерседеса», чтобы успеть в срок к новым гонкам, спешно разработали и внедрили в производство новый автомобиль «W165». Так же, как и все предыдущие модели, он был оснащен 8-цилиндро-вым двигателем мощностью 254 л.с. и развивал скорость до 245 км/ч. Этот автомобиль потом трижды побеждал на автогонках в Триполи.

В Европе даже такие гиганты, как «Мерседес», вошли в 50-е гг., испытывая острую нужду в восстановлении своего довоенного имиджа. На то время тон в основном задавали английские «Ягуары». В Штутгарте раньше других решили вступить в борьбу за рынки, представив покупателю новые автомобили семейства «300». Одному из его представителей, купе «300SL», известному как «Крыло чайки», суждено было стать по-настоящему бессмертным.

Особое крепление дверей в модели «300SL» (на петлях по центру крыши), воспринимавшееся многими как дизайнерский каприз, на самом деле было функционально оправданной необходимостью. Весьма удачное решение привело к известному теперь дизайну под названием «крыло чайки». И действительно, автомобиль с распахнутыми дверцами напоминал взмахнувшую крыльями птицу, за что и получил прозвище «Галлвинг», что означает «Крыло чайки». Индекс «300SL» напоминал, что на автомобиле установлен 3-литровый двигатель, и подчеркивал его сверхмалый вес (от немецкого «Super Leicht»). Способность развить скорость 210 км/ч выделяла «Мерседес» в ряду наиболее мощных гоночных машин того времени.

За время производства модель «300SL» претерпела массу изменений. Один из самых серьезных и забавных недостатков был устранен с началом серийного выпуска — рычаг коробки передач в положении включенной первой передачи упирался в руль. Второй недостаток — это трудность проникновения в салон. Спору нет, вздымающиеся дверцы были очень эффектны. Однако плохая их герметизация и просачивание воды, а также высоко поднятый порог кузова, который при посадке и высадке доставлял определенные неудобства пассажирам и водителю, повлияли на дальнейшую судьбу машины.

В 1956 г. выпуск «300SL» с 2-местными кузовами купе пришлось прекратить. Однако машина возродилась уже в следующем году с тем же индексом «300», но была на 5 см длиннее и на 10 кг тяжелее «предшественницы».

На протяжении девяти лет выпуска (1954—1963 гг.) модель «300SL» получила более десяти модификаций. Но самым престижным остается «Мерседес-Бенц 300SL Галлвинг» самого первого выпуска. Для настоящих коллекционеров это одно из наиболее желанных и ценных приобретений.

В 1976 г. конструкторами фирмы была разработана совершенно новая экспериментальная спортивная машина, имевшая две модификации двигателей: роторный и дизельный (дизельный впоследствии был использован на легковых автомобилях). В 1978 г. эта машина (называлась она «Мерседес-Бенц Kill») получила совершенно новый, улучшенный по аэродинамическим показаниям кузов из стеклопластика. В задней части корпуса машины был установлен 5-цилиндровый двигатель мощностью 230 л.с. При общей массе 1245 кг автомобиль мог развить скорость 325 км/ч. Во время специальных заездов на этой машине было установлено 14 новых мировых рекордов.

Что такое автомобильный спорт сегодня для водителей-профессионалов и фирм? Для водителей это, прежде всего, способ достижения новых побед и совершенствования своего мастерства. А для фирм-производителей — еще один способ выгодно преподнести и еще раз прорекламировать свою продукцию. Как показывает статистика, после победы той или иной марки на престижных автогонках резко возрастает спрос на продукцию фирмы-победительницы, а в настоящее время почти все хорошо известные автокомпании выпускают спортивные варианты своей продукции.

### Феррари

Навевающий воспоминания о довоенном «Бугатти», «Феррари» также создавался как гоночный, даже его дизайн был подчинен гоночной идее — такова была причуда хозяина компании. Он хотел «скрестить» обыкновенный дорожный автомобиль с гоночным. Эта мечта воплотилась в вьщающихся спортивных моделях, появившихся после второй мировой войны.

«Феррари» сегодня — это символ автоспорта и предмет поклонения сотен тысяч болельщиков. А начиналось все достаточно прозаично.

Энцо Феррари родился в 1898 г. в Модене (Италия) в семье владельца мастерской по ремонту паровозов. О чем мечтал Энцо в детстве, сказать трудно, но доподлинно известно, что после того как мальчик впервые попал в 1908 г. на автогонки в Болонью, жизнь его круто изменилась. Такое зрелище, как мчащиеся по трассе спортивные машины, навечно запало в душу юного Феррари и предопределило его будущее.

Однако судьба не очень баловала Энцо. Несколько раз он пытался устроиться на работу в автомобильные компании, но отсутствие специального образования делало эти попытки напрасными. В 1919 г. Феррари устроился водителем в небольшую фирму в Турине, а позже стал водителем-испытателем в аналогичной компании в Милане. Здесь Энцо впервые участвовал в автогонках «Тарга Флорио».

Старание и способности юноши вскоре были замечены, и в 1920 г. Феррари приняли на работу в спортивную команду «Альфа Ромео», самую знаменитую в то время. В том же году на гонках «Тарга Флорио» Энцо занял второе место. С 1920 по 1932 г. Феррари участвовал более чем в 40 гонках и показал неплохие результаты. Однако все это не удовлетворяло гонщика. Сидя за рулем спортивного авто, Энцо мечтал о создании собственной гоночной машины. В 1929 г. эти мечты стали воплощаться в жизнь. Собрав собственную команду, Энцо и его единомышленники начали переделывать автомобили «Альфа». Они назвали свое предприятие «Конюшня Феррари». Энцо Феррари повезло: бок о бок с ним работали талантливые и одержимые люди, предопределившие успех компании. Одним из них был Витторио Джано, бывший конструктор фирмы ФИАТ, автор ряда знаменитых гоночных машин, принесших славу выступавшим на них спортсменам. Сразу после войны в компанию «Феррари» пришел работать еще один талантливый инженер — Джокино Коломбо.

Дата рождения фирмы «Феррари» — май 1947 г., когда появилась его первая модель «Феррари 125». Начинка ее была довольно внушительной: 12-цилиндровый алюминиевый двигатель рабочим объемом 1497 см3 с семиопорным коленчатым валом, два верхних распределительных вала, приводимых в действие цепью со сдвоенной системой батарейного зажигания; простая, но жесткая рама была сварена из овальных стальных труб.

К концу 1947 г. существовали уже две модификации двигателя «Феррари», а его рабочий объем вырос у модели «166» до 1995 см3. Следующий год для «Феррари» был ознаменован первыми победами в гонках «МШе Miglia» и «Тарга Флорио», причем они не были случайными: 1949 г. — новый триумф в тех же соревнованиях, чуть позже — победа в престижной гонке «24 часа Ле Мана».

К началу 1954 г. Энцо Феррари выпустил около 200 машин «Феррари» для повседневного пользования и 250 экземпляров гоночных моделей, получив, таким образом, полное право называться производителем гоночных автомобилей. Его легковые автомобили для туризма неизменно получали кузова от лучших итальянских фирм, обязательно разных. Это обеспечивало высокое качество изделий. Однако, начиная с модели «250 GT» 1954 г., Феррари стал отдавать предпочтение фирме «Пининфарина», поставлявшей кузова купе для этих прочных и быстроходных автомобилей с новым коротко базным шасси.

В 1958 г. к купе «250 GT» добавился кабриолет, а в 1959 г. — «250 GT Калифорния», ярко выраженная открытая модель спортивного типа, производившаяся только на заказ. В 1958 г. «Пининфарина» предложила клиентам новинку — угловатые формы кузова для классических купе и кабриолета модели «250 GT». Начался выпуск серийных автомобилей, сконструированных на базе 12-цилиндрового двигателя, пленяющих своим дизайном, высокой чувствительностью, органично увязанных с огромной мощностью.

Для особо взыскательных клиентов, желающих получить самое лучшее, фирма продолжала выпускать массивные, внушительные модели: «375 Америка» и сменившую ее в 1956 г. «410 Супер Америка». Таких машин было всего 14, а среди заказчиков можно назвать шаха Ирана и императора Индокитая.

Завораживающе прекрасной была «Берлинетта Луссо» 1962 г. с короткобазным шасси «250 GT», с великолепными плавными линиями кузова «Пининфарины», легко развивающая скорость свыше 225 км/ч. До сих пор эта модель считается у «Феррари» непревзойденной.

«Феррари 250GT Берлинетта Луссо» стала точной копией спортивной модели «GTO». Это, пожалуй, самая запоминающаяся работа «Пининфарины» для фирмы из города Маранелло.

В 1968 г. «Феррари» достигла пика популярности, выпустив легендарную «Дайтону», или «365 GTB/4», с передним расположением 4,4-литрового V-образного 12-цилиндрового двигателя, мощностью 352 л.с, развивающую скорость 282 км/ч. «Дайтона» стала самой скоростной в мире машиной, оставаясь сдержанной и очень функциональной. Разрекламированная как величайший автомобиль всех времен, она по всем показателям отвечала подобному определению, по сей день такая оценка не кажется преувеличенной.

Сравниться с «Дайтоной» могли разве что машины с поистине великолепным кузовом работы «Пининфарины», получившим название «аэродинамическое купе». Взяв за основу выставочную модель 1960 г., эти автомобили достигли своего пика в модели «500 Суперфэст» 1964 г. с 400-сильным пятилитровым двигателем, рессорным задним мостом. «500 Суперфэст» характеризовался уверенным поведением на дороге и для своего времени был суперавтомобилем, пределом мечтаний автомобилистов.

На фоне такого великолепия модель «365GT4», или «Берлинетта Боксер», фирмы «Феррари», дебютировавшая в 1971 г., производила неблагоприятное впечатление, однако по техническим характеристикам она ничуть не уступала модели «500».

В середине 70-х о «Феррари» вновь заговорили как о спортивном лидере, а произошло это благодаря победе Н. Лауды на чемпионате мира в Формуле-1. Победы Лауде принес автомобиль «Феррари 312 Т-2» с мотором мощностью 500 л.с.

80-е гг. были очень тяжелыми для фирмы «Феррари»: произошел значительный спад в производстве, спортивная команда терпела неудачу за неудачей. Но новые модели все же появлялись. Чтобы как-то укрепить свои позиции и поправить дело, Энцо пригласил на работу нового конструктора Д. Барнарда, благодаря которому увидела свет такая модель, как «Феррари F40».

В 1987 г. фирма «Феррари» сделала подарок спортсменам, предложив их вниманию автомобиль, выполненный в своих лучших традициях, — неподражаемый «F40». Энцо Феррари, возглавивший содружество конструкторов, работающих над созданием этой модели, хотел создать «автомобиль, который вызовет воспоминания о великих победах в гонках «24 часа Ле Мана», когда вы могли и кататься на нем по городу, и участвовать в гонках». Впервые представляя «F40», он назвал эту машину «суммой усилий «Феррари» за многие годы».

Модель «F40» ведет свое начало от «GTO» 1984 г. и, на первый взгляд, имеет много общего с «Феррари 308GTB», однако существенные технические нововведения (турбонад-дув, V-образный 8-цилиндровый двигатель продольного (а не поперечного) расположения, установленный на трубчатой раме, усиленной несущими панелями из кевлара, мощность 478 л.с.) говорят о том, что прежней осталась только конфигурация. Кузов этой красавицы выполнен из углево-локна и кевлара, а ее тесный салон вполне отвечает спортивной сущности машины: в ней нет даже механизма для регулировки сидений.

Поразительные технические характеристики и никакого комфорта — вот девиз 1118-килограммовой «Феррари F40»: жесткая подвеска не поглощает дорожных неровностей, руль откликается на каждую выбоину, а великолепный мотор демонстрирует бесконечную мощь. Требующий постоянного внимания, напористый и привлекательный — таким был последний автомобиль Энцо Феррари.

После смерти Энцо Феррари летом 1988 г. фирма практически перешла в собственность ФИАТа. Однако и сейчас в Маранелло, родине первых «Ферра-pWj продолжается производство знаменитых машин, а на трассах Формулы-1 то и дело выигрывают алые красавцы знаменитой марки.

### Ягуар

У спортивного «Ягуара» впечатляющая реакция и выдающаяся стартовая скорость. Серия «SS100», выпускавшаяся в 1936—40 гг., вошла в историю, хотя сделано было всего 198 автомобилей. Это была машина с мотором мощностью 104 л.с. и объемом цилиндров 2664 см3. Она была способна развить скорость до 151 км/ч, стартовала с места и разгонялась до 90 км/ч за 12,9 с.

Б первые послевоенные годы среди английских фирм, занимающихся производством спортивных машин, бесспорное лидерство принадлежало «Ягуару». В 1948 г. эта компания запустила в производство первый массовый автомобиль с двигателем, у которого в головке цилиндров размещались два распределительных вала, а клапаны были установлены V-образно. Речь идет о модели «ХК120», отличавшейся неординарной конструкцией.

Успех специальных моделей «Ягуар С тип» и «Ягуар D тип», на которых пять раз были одержаны победы в гонках «24 часа Ле Мана», позволил фирме из Ковентри удовлетворить свои спортивные амбиции. Великолепные технические характеристики и популярность модели, подкрепленная запуском в 1954 г. компактной модификации «Ягуар ХК140», сделали фирму самым крупным в мире производителем спортивных машин.

Основатель фирмы Уильям Лайонс, удостоенный в 1956 г. рыцарского звания и ставший сэром Уильямом, был выдающимся инженером и весьма предприимчивым бизнесменом. Он также был тонким психологом — точно знал, чего ждут клиенты, и старался в максимальной степени удовлетворить их запросы.

Успех «Ягуара» был запрограммирован еще до начала 60-х гг. появлением на свет модели «Е тип». А ее дебют в 1961 г. произвел эффект разорвавшейся бомбы: плавные изогнутые линии, подобные модели «D тип», победительницы гонок «24 часа Ле Мана», подчеркивали грацию и силу и не скрывали новаторских инженерных решений (независимая подвеска задних колес, дисковые тормоза на все колеса, причем задние были вынесены к главной передаче, и безупречный двигатель «ХК» с двумя распределительными валами в головке цилиндров).

Спортивная карьера «Е тип» началась с облегченных прототипов. Настоящие же «Е тип» участвовали во второстепенных гонках с 1961 г. В 1962 г. они заняли 4-е и 5-е места в гонках «24 часа Ле Мана». Небольшая группа облегченных спортивных модификаций с алюминиевым блоком, системой впрыска топлива, модифицированной подвеской и пятиступенчатой коробкой «ZF» на некоторых экземплярах была подготовлена в 1963 г. Однако в максимальной скорости они уступали модели «D тип» десятилетней давности и в международных соревнованиях лавров себе не снискали.

Для участия в гонках «24 часа Ле Мана» 1963 г. была создана специальная облегченная модель \*Е тип\*. Машина получилась почти на 227 кг легче, чем серийная «Е тип», благодаря алюминиевому несущему кузову и алюминиевому блоку двигателя.

В свое время снятый с производства «Е тип» планировали заменить спортивным автомобилем (проект назывался «F тип»). Но работы над этой моделью были остановлены в 1989 г. решением нового владельца — компании «Форд». Будет ли создана когда-нибудь такая модель, покажет будущее.

К удачным инженерным находкам можно отнести и передовой по конструкции несущий кузов с передним подрамником для крепления передней подвески и двигателя. Эта британская модель была способна конкурировать с роскошными машинами континентальной Европы, а по некоторым показателям даже превосходила их. И хотя этот пробный экземпляр, развивавший скорость 241 км/ч, еще не стал серийной продукцией, он уже был известен далеко за пределами своей страны.

Модель «Е тип» добилась мирового признания и стала самым ходовым автомобилем на международном автомобильном рынке, привлекая к себе внимание еще и более умеренной, чем у других фирм, ценой, а ее тип кузова стал весьма популярным: это был как раз тот случай, когда внешность соответствовала внутреннему содержанию.

35-летняя годовщина создания знаменитого автомобиля «Е тип» была отмечена в 1996 г. представлением модели «ХК8» на Женевском салоне (купе) и месяцем позже в Нью-Йорке (кабриолет). Обе версии немедленно пошли в серию, заменив собой изрядно устаревший «XJS».

### Русские спортивные автомобили

1911 «Руссо-Балт С24-55»

Изначально фирма «Руссо-Балт» занималась производством железнодорожной техники. На заре ХХ века руководство компании решило наладить производство автомобилей. Именно на «Руссо-Балте» и сделали первый российский спорткар. Основой для него послужила серийная легковая модель «С24-35». Её снабдили форсированным до 55 л.с. двигателем рабочим объемом 4,5 л. Это был первый в мире мотор с алюминиевыми поршнями. Новшество держалось в строжайшем секрете. По тогдашним меркам машина была быстроходной 116 км/ч. И в 1912 году Андрей Нагель участвовавший на ней в ралли «Монте-Карло» показал в престижном состязании весьма хороший результат 9-е место в генеральной классификации. От Петербурга до Монте-Карло он должен был ехать с напарником Михайловым, однако тот прямо на старте сломал руку пусковой рукоятью – двигатель дал обратную вспышку. Такие казусы случались часто до внедрения электростартеров. Как бы то ни было, Нагель в одиночку довел автомобиль до Лазурного берега и стал одним из главных героев ралли «Монте-Карло». В 1913 году единственный экземпляр «Руссо-Балт С24-55» переделали в чисто гоночный автомобиль с обтекаемым кузовом. Машина успешно выступала в различных состязаниях, но потом пропала в неразберихе революции и Гражданской войны.

1913 «Ля Бюир-Ильин»

На IV Международной автомобильной выставке 1913 года в Петербурге дебютировала небольшая спортивная машина. Её двухместный кузов напоминал сигару, за что она сразу получила прозвище «Гавана». Автомобиль имел «двойное гражданство». Шасси и мотор – французской фирмы «Ля Бюир», а корпус по частному заказу изготовила Московская экипажно-автомобильная фабрика П.Ильина. небольшая фирма была российским дилером «Ля Бюир» и нередко строила для этих машин эксклюзивные кузова. К автогонкам «Гавана» не имела никакого отношения. Это был автомобиль для скоростных загородных прогулок и дефилирования по городским улицам.

1939 «ЗИС-Спорт»

Один из самых серьезных спорткаров, созданных в СССР. По темпераменту он соперничал с дорожными “Bentley” и “Mercedes” тех времен. Элегантный двухместный автомобиль спроектировала группа молодых конструкторов ЗИСа во главе с А.Пухалиным. Дизайн разрабатывал художник Ростков. ЗИС-Спорт делали специально к юбилею комсомола. В Дом Союзов, где проходило торжество, машину буквально на руках внесли в зал перед открытием. Основу ЗИС-Спорт составляло шасси представительского ЗИС-101А. Двигатель рабочим объемом шесть литров был форсирован до 141 л.с. Мотор был весьма длинным (восемь цилиндров в ряд) и очень тяжелым. Чтобы улучшить развесовку и загрузить ведущие колеса, двухместный кокпит сместили далеко назад. Машина получилась приземистой и стремительной. В 1940 году во время испытаний она развила скорость 162 км/ч, что было серьезным показателем для 30-х годов. После окончания войны ЗИС-Спорт много лет гнил на заводских задворках, а потом его списали на металлолом.

1950 «Победа-Спорт»

Двухместный спорткар спроектировал А.Смолин, бывший конструктор авиационного завода. Отсюда и «страсть» к дюралюминию, из которого сделан кузов. Официальное (по чертежам) наименование модели было ГАЗ-СГ1. таких автомобилей сделали три штуки. В основе каждого – серийная «Победа». Под капотом скрывался победовский мотор, чей рабочий объем увеличили до 2,5 литров, а мощность – до 70 л.с. В 1951 году двигатель снабдили нагнетателем, и он стал выдавать ужу 105 л.с. Скорость компрессорной «Победа-Спорт» достигала 190 км/ч. Именно на таком автомобиле Михаил Метелев в 1950 году стал первым чемпионом СССР по автогонкам.

1961 «КВН-2500С»

Таких автомобилей по проекту В.Косенкова было изготовлено шесть штук. Одна из моделей – КВН-3500С – оснащалась форсированным мотором от представительского ГАЗ-12 (3,5 л.95-100 л.с.). Остальные машины были абсолютно одинаковы, несли обозначение КВН-2500С и располагали моторами от ГАЗ-21 «Волга» мощностью 90-95 л.с. Весили КВНы по 900 кг. Максимальная скорость достигала от 185 до 190 км/ч. Ни одна машина не сохранилась.

1982 «Юна»

Автомобиль получил свое название по начальным буквам имен и фамилии авторов – супругов Ю. и Н. Алгебраистовых. «Юна» представляла собой двухместное купе в стили европейских «Гран Туризмо». Машина классической компоновки (мотор – спереди, ведущие колеса – задние) базировалась на узлах «Волги» ГАЗ-24. благодаря кузову из стеклопластика «Юна» получилась довольно легко и могла на магистрали набирать скорость почти 200 км/ч.

Что такое автомобильный спорт сегодня для водителей-профессионалов и фирм? Для водителей это, прежде всего, способ достижения новых побед и совершенствования своего мастерства. А для фирм-производителей — еще один способ выгодно преподнести и еще раз прорекламировать свою продукцию. Как показывает статистика, после победы той или иной марки на престижных автогонках резко возрастает спрос на продукцию фирмы-победительницы, а в настоящее время почти все хорошо известные автокомпании выпускают спортивные варианты своей продукции.

**Источники**

1. Старинные автомобили (Юрай Поразик, 1981)
2. www.sovetcars.ru