

На Хонде, подготовленной "Лукойл рейсинг" можно запросто передвигаться по городу – нужно просто поставить гражданские шины – 1.5-миллиметровые гоночные шипы плохо уживаются с асфальтом.

Убей не пойму, почему самураев никогда не изображают на лошади. Все они как один – от "Семи самураев" Акиро Куросавы то мультяшного "самурая Джека" – отправляются на подвиги пешком. Это обстоятельство выглядит еще более странным, если покопаться в истории и обнаружить, например, что кавалерия на островах Японского архипелага появилась гораздо раньше, чем у нас, а лошади считались главным достоянием самураев еще со времен эпохи Кофун (то есть веков 16 назад).



Однако и наше время заставляет относиться к японским лошадям с уважением. Как показали первые этапы Чемпионата России по треку, самых резвых "рысаков" для ипподромных гонок разводят именно в Стране восходящего солнца. А лучшим "заводчиком" смело можно считать Соичиро Хонду.

Родившийся в бедной семье будущий основатель "племенного" завода Honda Motor Company уже в 16 лет принимал участие в гонках на машинах собственной конструкции, а в 30 – установил национальный рекорд скорости. И далее его моторы побеждали везде и всюду – от картинга до MotoGP и Формулы-1.



Неудивительно, что и на треке Хонды оставили конкурентов других марок за флагом. Причем автомобили эти – практически серийные Honda Civic VTi: регламент класса N-1600 не позволяет серьезно вмешиваться в конструкцию машины.

На Хонде, подготовленной "Лукойл рейсинг" можно запросто передвигаться по городу – нужно просто поставить гражданские шины – 1.5-миллиметровые гоночные шипы плохо уживаются с асфальтом. Даже углы установки колес стандартные: в "Лукойл рейсинг" оптимальной работы резины достигают тщательным подбором давления.

Даже в стоковом варианте (без тюнинговой или спортивной "хирургии") Civic VTi поражает воображение. Все (ну, или почти все) автомобильные издания фонтанировали восторженными репликациями по поводу "двухмоторной" машины – подхват на "верхах" у 1.6-литрового мотора происходит настолько неожиданно и вызывает такую бурю эмоций, что и вправду можно подумать, что под капотом этой скромняжки и вправду два двигателя – обычный и гоночный. Максимальной мощности (160 л. с.) и крутящего момента (150 Нм) мотор достигает за психологическим барьером среднего водителя – после 7000 об/мин. То есть в "гоночном" режиме. Собственно, обычный на треке и ни к чему.



Готовиться к зимнему треку в "Лукойл рейсинг тим" начали осенью. Тогда по объявлению в газете был куплен Civic 97-го года издания, которому, наверное, и не снилась такая старость. На базе команды машину разобрали до кузова, вварили каркас, после чего собрали, выкинув все лишнее (в рамках регламента, разумеется). То есть ручник, например, остался, хотя на ипподроме он и не нужен. Остальные переделки тоже по спортивным меркам обычные: ковшеобразное сиденье, пятиточечные ремни, выключатель массы с "уличным" приводом, огнетушители на месте переднего пассажира... А еще – тахометр, пристроенный поверх штатной приборной панели. Оранжевая стрелка "интеллектуального" ограничителя выставлена на 8000 об/мин.



Пожалуй, единственное техническое отличие гоночной Хонды – амортизаторы Konі Sport. И, как ни странно, именно их работа вызвала критику пилота команды Алексея Дудукало. "Жокей" и "рысак" не находят полного взаимопонимания и в вопросе выбора траектории – машина никак не хочет проезжать поворот в боковом скольжении, заставляя пилота активнее работать рулем и газом. В прошлом году Алексей выступал на Saхо, и, по его словам, таких проблем не было. Дело, скорее всего, в колесной базе – у Ситроена расстояние между осями на 30 см меньше, и в занос он уходит охотнее. Но, с другой стороны, где они сейчас, эти Ситроены? "Отдыхают" в нижней части таблицы.