

Как вы думаете, есть ли связь между ботинком и карандашом? А между гонкой и обыкновенной бабочкой? Не торопитесь пожимать плечами и крутить пальцем у виска, мол, что за дурацкие вопросы. Как говорил Эжи Лец, «в действительности все выглядит иначе, чем на самом деле», и, если мы не видим чего-то сразу, это не значит, что этого не существует, это значит лишь, что нужно только внимательнее присмотреться и...

Комар до того, как стать комаром, какое-то время существует в виде личинки. Какое-то время в виде личинки существует и стрекоза. Причем

личинки эти ни на комара, ни на стрекозу не похожи.

Бабочка тоже не сразу становится бабочкой, большую часть жизни она проводит как мохнатая гусеница, потом становится куколкой и лишь затем превращается в мимолетное видение, можно даже сказать, гений



Maserati A6 GCS, 1953



Osca MT4 1500, 1955



Антон РЫБАКОВ



Alfa Romeo CGSS, 1926



Bizzarini 500 Coupé, 1952

ГОНКА — БАБОЧКА

чистой красоты. У биологов имеется даже специальный термин — имаго, т.е. взрослая, окончательная форма насекомого.

Какое отношение это имеет к гонкам вообще и к «Mille Miglia» в частности? К гонкам вообще, наверное, никакого, а вот к «Mille Miglia» — самое прямое. Дело в том, что сегодняшняя главная

европейская гонка олдтаймеров — имаго некогда великой, но навсегда канувшей в Лету скоростной «Mille Miglia», в которой когда-то состязались самые современные и самые быстрые автомобили своего времени, и от которой кроме названия, пожалуй, мало что осталось.

ХРОНИКА «КРАСНОЙ СТРЕЛЫ»

1927

1-я гонка MILLE MIGLIA
26-27 марта 1927 года
Стартовало: 77 машин
Финишировало: 54 машины
Победители:

1. MINOJA-MORANDI O.M. 665 S
2. T. DANIELI-BALESTRERO O.M. 665 S
3. M. DANIELI-ROSA O.M. 665 S

1928

2-я гонка MILLE MIGLIA
31 марта-1 апреля 1928 года
Стартовало: 83 машины
Финишировало: 40 машин
Победители:

1. CAMPARI-RAMPONI ALFA ROMEO 6C 1500 SS ZAGATO
2. ROSA-MAZZOTTI O.M. 665 S MM.
3. STRAZZA-VARALLO LANCIA LAMBDA Spider

1929

3-я гонка MILLE MIGLIA
13-14 апреля 1929 года
Стартовало: 83 машины
Финишировало: 42 машины
Победители:

1. CAMPARI-RAMPONI ALFA ROMEO 6C 1750 SS ZAGATO
2. MORANDI-ROSA O.M. 665 S M.M. 2300
3. VARZI-COLOMBO ALFA ROMEO 6C 1750 SS ZAGATO

1000 MIGLIA

1930

4-я гонка MILLE MIGLIA
16-17 апреля 1930 года
Стартовало: 135 машин
Финишировало: 73 машины
Победители:

1. NUVOLARI-GUIDOTTI ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO
2. VARZI-CANAVESI ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO
3. CAMPARI-MARINONI ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO

1000 MIGLIA

Лянчия-Лямбда «Торпедо»

Лянчия-Лямбда вошла в историю мирового автомобилестроения как первый в мире автомобиль, имеющий стальной несущий кузов. «Лямбда» оснащалась узким, V-образным четырёхцилиндровым двигателем. Он крепился на трубчатом подрамнике, который помещался в ферму, образующую кузов, облицованную алюминиевыми панелями. Блоки цилиндров отливались также из алюминиевого сплава и располагались под углом в 13 градусов. Алюминиевые поршни имели трубчатые шатуны. Двигатель оборудовался водяным насосом и системой смазки под полным давлением с вакуумной подачей топлива. Трансмиссия Лянчии-Лямбды состояла из многодискового сцепления и четырёхступенчатой коробки передач. Независимая передняя подвеска так называемого «свечного типа» была снабжена гидравлическими телескопическими амортизаторами. Тормоза на все колёса с механическим приводом имели алюминиевые тормозные барабаны.

Ранняя униструктурная конструкция позволяла использовать только открытые кузова тури-

стического типа, но некоторые «Лямбды» снабжались и закрытыми кузовами, выполненными на базе открытого. Благодаря очень жёсткой конструкции и относительно мощному двигателю автомобили Лянчии-Лямбда весьма успешно выступали во всевозможных спортивных мероприятиях и, разумеется, в тысячемильной гонке в Бреши, практически всегда входя в тройку-четвёрку лучших.

Лянчии-Лямбды выступали в «Милле-Милье» в 1927, 1928 и 1929 годах. В 1927 году Лянчии-Лямбда под управлением Страццо и Равалло заняла четвёртое место, а в 1928-м — третье, уступив лишь более мощным и именитым соперникам, таким как Альфа-Ромео Кампари-Рампони и OM 665 Эс ММ Роза-Маццотти. В 1929 году Лямбда привезла тот же экипаж вновь четвёртым.

Лянчии-Лямбда производилась с 1922 по 1932 годы в девяти сериях, которые достаточно значительно отличались друг от друга. Основные усовершенствования коснулись 5-й серии: четырёхступенчатая коробка передач серии и кузов с более широкими проёмами для дверей.

Альфа-Ромео «6 Ц 1500 Милле-Милья Спорт»

Эта машина была разработана итальянской фирмой «Альфа-Ромео» под непосредственным руководством её нового технического директора Витторио Джано, покинувшего «Фиат» и перебравшегося на новое место работы. Планировавшаяся к выпуску в 1925 году она появилась только два года спустя. Шестицилиндровый двигатель Альфа-Ромео «6 Ц 500» с одним верхним распределительным валом развивал мощность 44 л.с. В 1928 году увидел свет вариант «6 Ц 1700 ЭсЭс» (Супер-Спорт), имеющий двигатель с двумя верхними распредвалами, в котором «Альфа-Ромео» впервые применила регулировку хода клапанов при помощи специальных зубчатых шайб, установленных между толкателями и стержнями клапанов. Некоторое количество машин было оборудовано объёмным роторным нагнетателем, приводившимся непосредственно от коленчатого вала. В результате мощность двигателя значительно возросла.

Альфа-Ромео «6 Ц 1500» стала одной из наиболее успешных спортивных машин. Варианты «Мил-

ле-Милья» принесли высокие результаты в 1929 — 1930-м годах в английском «Турист-Трофи» и 24-часовых соревнованиях в Спа. На второй гонке «Милле-Милья» 1928 года спайдеры Альфа-Ромео «6 Ц 1500» завоевали первое, четвёртое, пятое и восьмое места. Победителями стал экипаж известных уже тогда гонщиков Кампари и Рампони. Четвёртое и пятое места достались менее известным пилотам: Маринони и Жудотти, Борнигиа и Гуатта, а на восьмом месте оказались Презенти и Канавеси.

Эти автомобили очень лёгки и чувствительны в управлении, имеют хорошую устойчивость. Чтобы повернуть колёса из одного крайнего положения в другое требуется всего 1,75 оборота рулевого колеса. Рычаг переключения скоростей находится на крышке коробки, справа от водителя. Колодки барабанных тормозов на всех колёсах разжимаются при помощи треугольного кулачка, что позволяет быстро и эффективно останавливать автомобиль. Производство этой машины завершилось в 1929 году, когда за счёт увеличения хода поршня литраж мотора возрос до 1752 см³, и модель получила индекс «6 Ц 1750».



Lancia Lambda Torpedo, 1924



Alfa Romeo 6C 1500MMS, 1928 (экипаж Агьема-Контти, Италия, см. стр. 23)

ЛЕГЕНДЫ ТЫСЯЧИ МИЛЬ

Большие планы: postfactum

ственное, что смущало, так это слово «миля». Дело в том, что Италия давным-давно пользовалась франкоизобретенными километрами, англо-саксонская «миля» же, употребляемая в странах британского содружества и странах проританской ориентации, могла вызвать обвинения в непатриотизме и преклонении перед иностранщиной – проступка довольно серьезных в условиях тоталитарного режима любой идеологической направленности. К счастью, Канестрини (вот что значит быть журналистом!) вспомнил и взялся доказать любому, что изначально в милях измерялись дороги Римской империи, в Британию же миля попала гораздо позднее, лишь с приходом железных римских легионов. То, что могло помешать, теперь стало дополнительным и очень весомым аргументом «за». Заручившись поддержкой некоего Аугусто Турати,



Porsche 356 Speedster, 1954
Ferrari 500 TR, 1955
Porsche 550 RS, 1955



матика)! Что поделать, Италия всегда была страной контрастов.

Однако, как известно, то, что нельзя сделать за здорово живешь – можно сделать за деньги. Что нельзя сделать за деньги, то можно сделать за большие деньги. А вот то, что нельзя сделать за большие деньги, можно сделать только за очень большие деньги. Короче говоря, счастье не в самих деньгах, а в их количестве.



Aston Martin International Le Mans, 1931



Porsche 550 RS, 1955
Osca FS 372, 1957

слева и справа трассы нет толп восторженных зрителей, то значит, вы сбились с пути. Пока же на всех развилках и перекрестках поместили скромные, небольших размеров красные стрелки с надписью белыми буквами: «1000 MIGLIA».

В следующем году свою команду прислал из Франции Этторе Бугатти, и гонка обрела статус международной. На «милье» 1928 году взошла и три следующих года сияла звезда «альфа-ромео».

Год 1930 стал триумфом «летающего мантуанца» Тацио Нуволари и его штурмана Гуидотти на ALFA ROMEO 6C 1750 GS spider ZAGATO. Правда, до сих пор победа этого экипажа вызывает ожесточенные споры среди поклонников «мильи». Дело в том, что на точно такой же машине почти до самого финиша лидировал другой экипаж Варци-Канавези, а Нуволари и Гуидотти шли вторыми. И тут проигрывающий экипаж пошел на хитрость. За несколько километров до Брешии Нуволари выключил фары и включил их только тогда, когда пошел на обгон ничего не подозревающих лидеров, которые считали, что победа у них уже в кармане.

В следующие два года ничего выдающегося не произошло. С 1933 года «Альфа-ромео» перестала выставлять свою заводскую команду, однако «альфы» продолжали участвовать в гонках. Теперь, правда, они принадлежали другим командам или частным лицам. Нуволаре, оставшийся «без работы», перешел в маленькую неизвестную команду, которая подготовила для него красную «альфу-2300», украшенную черным силуэтом вздыбленной лошади. Имя владельца команды никому ничего не говорило: какой-то там Энцо Феррари, подумаешь. В том же 1933 на гонку впервые приехали англичане. Это было действительно мировое признание.

В 1934 году количество участвующих машин было очень небольшим, всего 57. В сравнении с триумфальным 1930-м – 135 машин! – почти ничто, однако, зрители по-прежнему были в восторге. Год вновь ознаменовался дуэлью Нуволари-Варци. Машин обоих претендентов были опять одина-

1931

5-я гонка MILLE MIGLIA
11-12 апреля 1931 года
Стартвало: 99 машин
Финишировало: 59 машин
Победители:

- CARACCIOLA-SEBASTIAN MERCEDES SSKL
- CAMPARI-MARINONI ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO
- MORANDI-ROSA O.M. 665 SS M.M. 3000

1932

6-я гонка MILLE MIGLIA
9-10 апреля 1932 года
Стартвало: 88 машин
Финишировало: 42 машины
Победители:

- BORZACCHINI-BIGNAMI ALFA ROMEO 8C 2300 TOURING
- TROSSI-BRIVIO ALFA ROMEO 8C 2300 ZAGATO
- SCARFIOTTI-D'IPPOLITO ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO

1933

7-я гонка MILLE MIGLIA
9 апреля 1933 года
Стартвало: 85 машин
Финишировало: 52 машины
Победители:

- NUVOLARI-COMPAGNONI ALFA ROMEO 8C 2300 ZAGATO
- CASTELBARCO-CORTESE ALFA ROMEO 8C 2300 Monza
- TARUFFI-PELLEGRINI ALFA ROMEO 8C 2300 ZAGATO

1934

8-я гонка MILLE MIGLIA
8 апреля 1934 года
Стартвало: 57 машин
Финишировало: 29 машин
Победители:

- VARZI-BIGNAMI ALFA ROMEO 8C 2600 Monza spider BRIANZA
- NUVOLARI-SIENA ALFA ROMEO 8C 2300 Monza spider BRIANZA
- CHIRON-ROSA ALFA ROMEO 8C 2600 Monza spider BRIANZA

1935

9-я гонка MILLE MIGLIA
14 апреля 1935 года
Стартвало: 86 машин
Финишировало: 47 машин
Победители:

- PINTACUDA-DELLA STUFA ALFA ROMEO 2900 Tipo B
- TADINI-CHIARI ALFA ROMEO 8C 2600 Monza
- BATTAGLI-TUFANELLI ALFA ROMEO 8C 2600 Monza

1000 MIGLIA

Надо полагать (а судя по конечному результату, так оно все и было) у двух друзей, точнее, у их родителей, денежки водились, и денежки немалые, поэтому в конце 1926 года от маниловского «хорошо бы построить мост» дело перешло в более практическое русло. Прежде всего, нужен был хороший администратор, и он нашелся, причем друзьям не пришлось искать слишком далеко. Главой проекта стал 34-летний Ренцо Кастаньето, земляк Маджи и Маццотти, секретарь RACI – «Реджио Аутомобиль Клуб д'Италия», человек неутомимый да к тому же обладающий недюжинными организаторскими способностями. Четвертым в теплой компании отцов-основателей новоиспеченной гонки стал 32-летний Джованни Канестрини, журналист миланской «Газетта делло спорт» (он был, пожалуй, первым в Италии журналистом, пишущим исключительно по автомобильной теме), который взял на себя то, что сегодня мы называем не совсем понятным, но весьма звучным буквосочетанием «пи-ар».

Перво-наперво нужно было красивое название, ведь, как известно, как судно назовешь, так оно и поплывет. Франко Маццотти, который недавно вернулся из Америки, где он участвовал в гонке протяженностью 1600 км, предложил назвать мероприятие «Коппо Милье Милья» – «Кубок тысячи миль». Название и впрямь вышло удачным, поскольку само по себе определяло концепцию будущей гонки со всеми особенностями и нюансами. Един-

секретаря фашистской парторганизации города Брешиа (впрочем, кто за этот бросит сегодня в них камень?) и «Газетты делло спорт», друзья развили бурную деятельность, в результате которой 26 марта стартовала, а 27 марта 1927 года финишировала первая «милье милья», в короткое время ставшая легендой автоспорта.

Впереди были еще 12000 довоенных и 11000 послевоенных миль. Жизнь была прекрасна.

«КРАСНАЯ СТРЕЛА» – ДО РИМА И ОБРАТНО

В первый год ничего особенного не произошло. Все три первые места заняли машины O.M. 665 S, выпущенные на небольшом автопредприятии в самой Брешии – «Брешиа Оффици Меччаниче». Устроителям удалось решить трудную задачу – как правильно организовать навигацию на такой огромной дистанции. Ведь гонка проводилась по дорогам общего пользования, причем обычное регулярное движение не перекрывалось. Это потом, когда в Италии не осталось никого, кто бы не знал о Mille Miglia, гонщики шутили, что если на протяжении 5 минут



Derby Super Sport, 1927

ковыми – ALFA ROMEO 8C 2600 Monza spider BRIANZA, вот только на авто Нуволари был установлен компрессор Менини, а у Варци стоял компрессор Вебера, к тому же двигатель был расточен до 2556 см³ против 2336 см³ у Нуволари. К концу гонки гонщики попали под проливной дождь, под которым шины «Пирелли» (Варци) показали себя лучше шин «Данлоп» (Нуволари). В результате, когда последний пришел к финишу, Варци уже 9 минут как праздновал победу. Матч-реванш был выигран вчистую.

1935 год прошел тихо и мирно, а вот 1936 – был сложным. Италия вела войну в Абиссинии, и международное сообщество применило против нее экономические санкции. В стране начались перебои с бензином, большое количество машин было вынуждено переведено на газогенераторные установки. Впрочем, на гонщиков бензиновые трудности особого влияния не оказали, поскольку спортивные машины давно уже ездили на ядовитой смеси метана, бензола и этилового спирта, смеси, которая обеспечивала победу «альфа-ромео» в 1934 и 35-м. Это же горючее принесло победу «альфе» и в 1936 г. Впрочем, возможно, не будь бойкота со стороны иностранных гонщиков, которому гонка подверглась все из-за той же абиссинской войны, еще неизвестно, чья бы взяла вверх.

В 1937 году война закончилась победой Италии, а в регламент гонки было внесено существенное изменение: от-



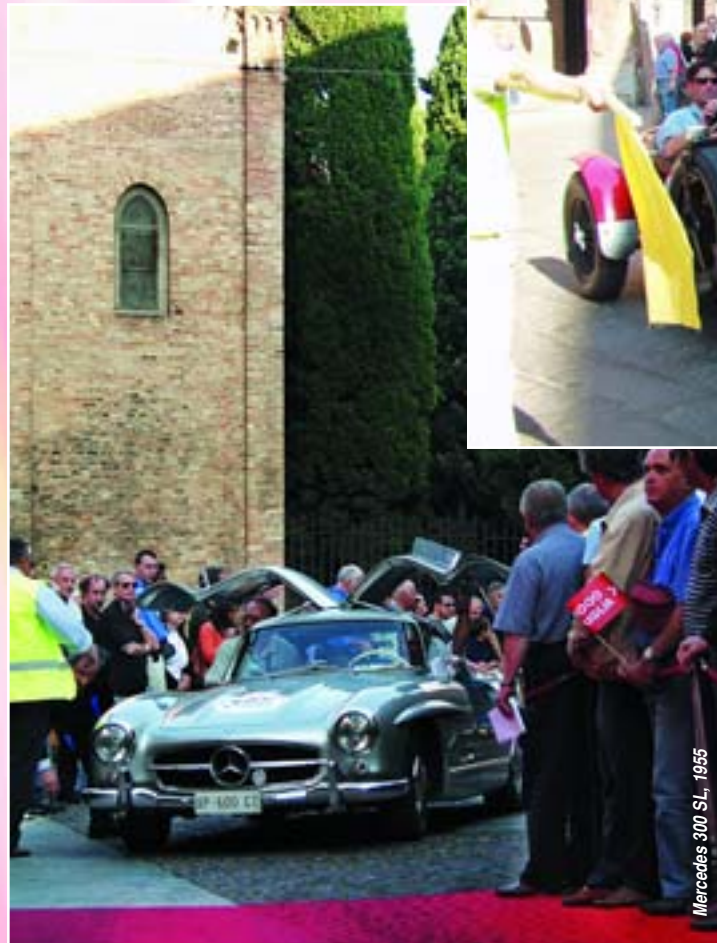
Большие планы: postfactum



Healey Silverstone, 1950

экипаж гонщиков-любителей на «аурелии» не справился с управлением на трамвайных путях, что стоило жизни десятку зрителей. Гонка была прервана, власти запретили проводить соревнование на центральных городских улицах. «Четыре мушкетера», озабоченные возникшими осложнениями, стали всерьез подумывать о том, чтобы перенести гонку подальше от оживленных трасс и публики, куда-нибудь на второстепенные трассы, а то и того дальше – например, в Африку, на шоссе Триполи-Тобрук. По настоянию Маджи в 1939 году гонка не проводилась.

Разорвав отношения с Маджо, в 1940 году Кастаньето организовал «Гран-премио ди Брешиа делла Милье Милья» по измененному в сравнении с оригиналом маршруту: участникам предстояло девять раз проехать по 165-километровому треугольнику между Брешией, Кремоной и Мантуей. До «тысячи миль» гонке не хватило 115 километров. Несмотря на идущую уже мировую войну, Кастаньето удалось привлечь две заводские команды – немецкую «БМВ» и французскую «Деляж». Из 86 машин к финишу пришло лишь 33, гонка явно не удалась.



Mercedes 300 SL, 1955



Jaguar C-type, 1952

В следующие несколько лет Европе и миру было не до гонок. Маджи был призван в армию и отправлен командовать береговой батареей, Канестрини и Маццотти ушли в ВВС, и только Кастаньето остался в Брешии все также руководить автомобильным клубом. В 1943 году истребитель Франко Маццотти не вернулся с боевого задания в небе над Средиземным морем. Ему было лишь 39.

ВСЕ ЗАНОВО

Через два года после окончания второй мировой войны Италия все еще лежала в руинах. Страна была оккупирована англо-американскими войсками. Дороги, разбитые тяжелой техникой во время войны, находились в плачевном состоянии. И тем не менее, «че-

тыре мушкетера» (место Франко Маццотти занял его шурин Бинда) решили возродить Mille Miglia. Самой большой проблемой оказалась проблема политического характера: необходимо было доказать новому демократическим властям, для чего вдруг понадобилось возрождать мероприятие, которое не просто некогда широко использовалось режимом Муссолини в пропагандистских целях, но и стало одним из символов фашистской Италии. Однако, неумолимому Канестрини удалось убедить высокое начальство в том, что спорт и политика – вещи разные, что величие Италии не зависит от формы ее правления, что престиж страны на международном уровне следует поднимать. И еще во многом из того, в чем способны убеждать только очень талантливые журналисты.

Разрешение на гонку было получено, более того, специально для участников Mille Miglia государство выделило сверхдефицитные бензин и шины, распределявшиеся в то время строго по специаль-

ным ордерам (в официальной истории гонки сказано, что на старт вышло на 20 машин меньше, чем было указано в первоначальной заявке, причем ни выделенный им бензин, ни шины коварные автовладельцы в оргкомитет гонки не вернули, однако, что-то нам подсказывает, что этих мифических автовладельцев вообще не существовало в природе, а шины и горючее пошли на «подмазку» всяких нужных людей, это ж, в конце концов, Италия!). Как бы то ни было, гонка состоялась, хотя из 155 машин финишировала только треть – 54 автомобиля.

ныне могли выступать не только профессиональные гонщики на спортивных авто, но и простые смертные на обыкновенных серийных автомобилях, для которых на «красной стреле» была введена новая категория – «туризм». Гонка вошла в историю как «Милье милья молодых», поскольку 84 машины из 124 «пошли в бой» с непрофессиональными гонщиками за рулем. На следующий год «Альфа-ромео» вернула в гонку свою заводскую команду. Однако, год запомнился не этим, а серьезной аварией в Болонье:

ныне могли выступать не только профессиональные гонщики на спортивных авто, но и простые смертные на обыкновенных серийных автомобилях, для которых на «красной стреле» была введена новая категория – «туризм». Гонка вошла в историю как «Милье милья молодых», поскольку 84 машины из 124 «пошли в бой» с непрофессиональными гонщиками за рулем. На следующий год «Альфа-ромео» вернула в гонку свою заводскую команду. Однако, год запомнился не этим, а серьезной аварией в Болонье:

1936 9-я гонка MILLE MIGLIA
14 апреля 1935 года
Стартовало: 86 машин
Финишировало: 47 машин
Победители:
1. PINTACUDA-DELLA STUFA ALFA ROMEO 2900 Tipo B
2. TADINI-CHIARI ALFA ROMEO 8C 2600 Monza
3. BATTAGLI-TUFANELI ALFA ROMEO 8C 2600 Monza

1937 11-я гонка MILLE MIGLIA
4 апреля 1937 года
Стартовало: 124 машины
Финишировало: 65 машин
Победители:
1. PINTACUDA-MAMBELLI ALFA ROMEO 8C 2900A
2. FARINA-MEAZZA ALFA ROMEO 8C 2900A
3. SCHELL-CARRIERE DELAHAYE 135 MS

1938 12-я гонка MILLE MIGLIA
3 апреля 1938 года
Стартовало: 141 машина
Финишировало: 72 машины
Победители:
1. BIONDETTI-STEFANI ALFA ROMEO 8C 2900B M.M.
2. PINTACUDA-MAMBELLI ALFA ROMEO 8C 2900B M.M.
3. DUSIO-BONINSEGNI ALFA ROMEO 8C 2900A

1939 Гонка не проводилась

1940 13-я гонка MILLE MIGLIA
28 апреля 1940 года
Стартовало: 88 машин
Финишировало: 33 машины
Победители:
1. VON HANSTEIN-BAUMER BMW 328 berlinetta TOURING
2. FARINA-MAMBELLI ALFA ROMEO 6C 2500 SS Tipo 256
3. BRUDES-ROESE BMW 328 spider

1941-1946 Гонка не проводилась

1947 14-я гонка MILLE MIGLIA
21-22 июня 1947 года
Стартовало: 155 машин
Финишировало: 54 машины
Победители:
1. ROMANO-BIONDETTI ALFA ROMEO 8C 2900 B berlinetta
2. NUVOLARI-CARENA CISITALIA 202 S M.M. Spider
3. BERNABEI-PACINI CISITALIA 202 M.M. berlinetta «Cassone»



ОМ «665 MM»

Сегодня компания из Милана «ОМ» является составной частью трансевропейского концерна «ИВЕКО» и давно не выпускает ни гоночных, ни даже легковых автомобилей. Её компетенцией сегодня являются грузовики средней и большой грузоподъемности. Начиная же компания «Оффичине Мекканике» с производства станков. Когда же закончилась первая мировая война, она закупила оборудование разорившейся итальянской фирмы «Джюст» и на этой основе начала производство собственных легковых автомобилей. Первая модель «Эс-305» с 4,7-литровым двигателем была практически идентична машинам «Джюст», разработанным ещё до войны.

Но в 1919 году появилась новая модель, разработанная по проекту австрийского инженера Барратуша, которой присвоили индекс «465», где первая цифра указывала число цилиндров, а вторая – диаметр цилиндра. В 1921-м на базе этой машины появилась модель «ОМ-467 Спорт». Этот автомобиль был впервые оснащён тормозами на всех колёсах, что по тем временам являлось редкостью – большинство автомоби-

лей имели тормоза только на задние колёса. Через два года «ОМ» выпустила модель «665 MM» с шестицилиндровым двигателем рабочим объёмом 1991 см3, развивающим мощность в 45 л.с., механической четырёхступенчатой коробкой передач, лонжеронной рамой и подвеской на четырёх продольных полуэллиптических рессорах и барабанными тормозами на задних колёсах.

В 1928 году было принято решение передать производство легковых ОМов на отдельную фирму, находившуюся неподалёку от знаменитой гоночной трассы и получившую название «ОМ Фабрика Брешиана ди Автомобили», а многочисленные победы легковых «ОМов» на гонках послужили поводом для создания в 1929 году спортивных машин, двигатели которых оснащались нагнетателями «Рутс».

Машины «ОМ» принимали участие в заездах в Брешии с самой первой гонки, проводившейся в марте 1927 года, где заняли три призовых места, в апреле 1928 и апреле 1929 «ОМ» прочно удерживали за собой второе, а затем постепенно переместилась на третье, пятое и седьмое места, уступив пьедестал более современным конкурентам.

ЛЕГЕНДЫ ТЫСЯЧИ МИЛЬ

БМВ-328

Основной родстера БМВ-328 стал шестицилиндровый силовой агрегат БМВ-326 – банального седана, однако весьма популярного в Германии. Модель БМВ-328 принесла компании из Баварии множество побед на всех гонках, пробегах и ралли, включая соревнования в Ле-Мане и победы в труднейших состязаниях «Милле-Милья» в Брешии. Автомобилю, носившему индекс «328», было суждено стать легендой ещё при жизни. Может быть и правы поклонники этой машины, которые ни во что не ставят все остальные автомобили с бело-голубой эмблемой.

Двигатель БМВ-328 помимо куполообразных поршней имел множество других остроумных конструктивных решений. Наклонно расположенные верхние клапана управлялись распределительным валом, проходившим сбоку, при посредстве оригинальной системы толкателей. Для питания двигателя двух карбюраторов уже оказалось мало, и пришлось добавить третий – «Солекс» с падающим потоком. Они устанавливались прямо над отверстиями в головке блока. С таким двигателем родстер БМВ серии «328» мог без особого напряжения выдавать 140 км/час. Первую машину БМВ-328 публика увидела в 1936 году,

когда команда из трёх экипажей завоевала в английском «Турист-Трофи» не только командный приз, но и первое место в своём классе. После Ардского заезда новые БМВ показали отменные результаты в Брукленде и выиграли следующий «Турист-Трофи». После этих побед англичане «просто с ума сошли» от БМВ-328 с их стремительными обводами, ремнями, перепоясывающими капот и добавочными щитками-обтекателями.

Продолжая борьбу за снижение коэффициента лобового сопротивления, фирма построила на базе БМВ-328 несколько специальных гоночных машин, без промедления отправленных за трофеями на «Милле-Милья». Именно после тысячемильных гонок в Брешии автомобиль БМВ-328 вошёл в историю.

«328-ые» участвовали в гонках в Брешии всего два раза: в 1938-м и 1940-м годах. Дебют машин оказался не особенно удачным. Фане с Джеймсом заняли лишь восьмое место, а фон Шаумбург с Липпе-Лурани и вовсе десятое. Зато через два года Хушке фон Ханштейн и Бюмер обошли всех и вся, взяв первый приз, другой экипаж – Брудас и Ройсе утвердились на почётном третьем месте, а ещё два БМВ-328, участвовавшие в этих гонках, заняли пятое и шестое места.



ОМ 665 MM, 1930 (экипаж Бруннер-Хоффман, Германия, см. стр. 22)



BMW 328MM, 1937



Большие планы: postfactum

именно она спасла Нуволари жизнь, ибо, судя по тому, в какой плохой физической и эмоциональной форме находился спортсмен, до финиша он бы все равно не доехал, поскольку обязательно разбился бы где-нибудь между Моденой и Мантуей.

ПОБЕЖДАЕТ ТОТ, КТО НЕ СДАЕТСЯ

В пятидесятые гонка снова стала международной. Дороги были в основном восстановлены, а кое-где проложены заново. Аймо и Камилла Маджи не успевали принимать высоких иностранных гостей у себя на вилле в Брешии. В стартовом протоколе гонки появились фамилии Аскари, Фанхио, Занарди. Количество экипажей превзошло все мыслимые и немыслимые пределы. 1950 – 375 машин, 1951 – 325 машин, 1952 – 501 (!) машина. При том, что автомобили стартовали с разницей всего в 1 минуту, старт растягивался более чем на 8 часов! Для удобства участников и зрителей в 1951 году номера выдавались в соответствии со временем старта по местному времени. Так машина № 25, например, стартовала в 25 минут первого, машина № 113 – в 13 минут второго, машина № 157 – без трех минут два и так далее.

Под 405-м номером в 12-цилиндровой FERRARI 340 America berlinetta с кузовом VIGNALE (объем двигателя 4000 см³) на старт вышел экипаж Виллорези-Кассани. В пять минут пятого они отправились в путь, который, как выяснилось, отнюдь не стал приятной прогулкой. Машина капризничала и грелась, в довершении ко всему в конце дистанции на «феррари» «полетело» сцепление. Экипаж свернул на обочину и вышел из гонки. Тут, однако, выяснилось, что четвертая передача все-таки включается. Рас-

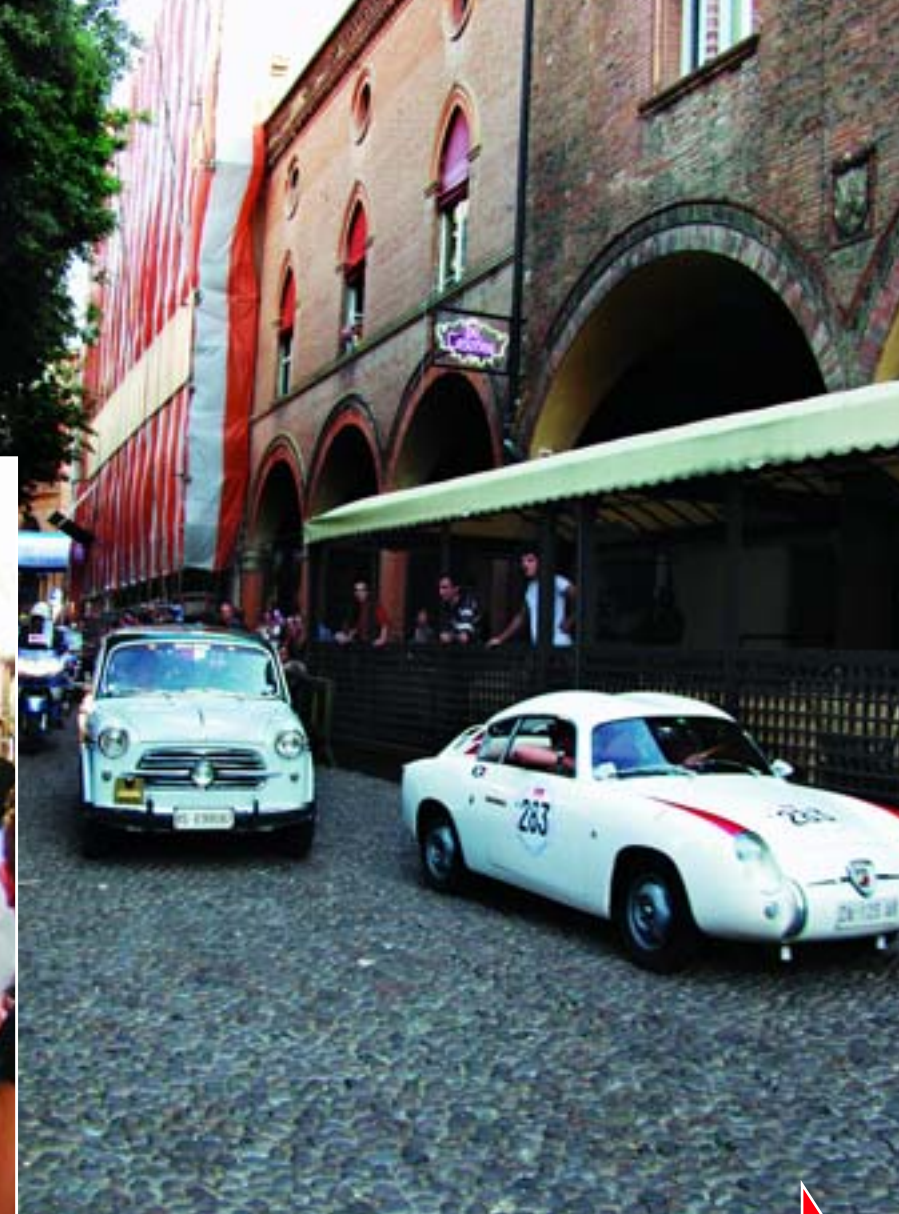
Большие планы: postfactum

судив, что лучше плохо ехать, чем хорошо стоять в ожидании машины технической помощи, Виллорези и Кассани с грехом пополам стронули автомобиль с места, благо дорога там шла под гору, и не спеша отправились в Брешию к ближайшей автомастерской. На этот раз обошлось без приключений, однако, каково было изумление экипажа, когда вдруг выяснилось, что они... первыми пересекли финишную черту и стали чемпионами 18-й «миле миль»! Воистину, побеждает не тот, кто побеждает, а тот, кто не сдается. Гонка 1952 года собрала рекордное число участников –



Lancia Aprilia, 1938

Abarth 750 Zagato, 1957
Fiat 110 TV, 1955



1948 15-я гонка MILLE MIGLIA

1 мая 1948 года
Стартовало: 167 машин
Финишировало: 64 машины
Победители:



1949 16-я гонка MILLE MIGLIA

24-е апреля 1949 года
Стартовало: 303 машины
Финишировало: 182 машины
Победители:



1950 17-я гонка MILLE MIGLIA

22-23 апреля 1950 года
Стартовало: 375 машин
Финишировало: 213 машин
Победители:



1951 18-я гонка MILLE MIGLIA

27-28 апреля 1951 года
Стартовало: 325 машин
Финишировало: 175 машин
Победители:



1952 19-я гонка MILLE MIGLIA

Апрель 1951 года
Стартовало: 501 машина
Финишировало: 275 машин
Победители:



1. BIONDETTI-NAVONE FERRARI 166 S ALLEMANO
2. COMIRATO-DUMAS FIAT-COMIRATO 1100 Sport
3. APRUZZI-APRUZZI FIAT 1100 S berlinetta

1. BIONDETTI-SALANI FERRARI 166 MM barchetta TOURING
2. BONETTO-CARPANI FERRARI 166 MM barchetta TOURING
3. ROL-RICHIERO ALFA ROMEO 6C 2500

1. G. MARZOTTO-CROSARA FERRARI 195 S berlinetta TOURING
2. D. SERAFINI-SALANI FERRARI 195 S berlinetta TOURING
3. FANGIO-ZANARDI ALFA ROMEO 6C 2500 Competizione berlinetta

1. VILLORESI-CASSANI FERRARI 340 America berlinetta VIGNALE
2. BRACCO-MAGLIOLI LANCIA AURELIA B20 coupe
3. SCOTTI-RUSPAGGIARI FERRARI 212 EXPORT spider MOTTO

1. BRACCO-ROLFO FERRARI 250 S berlinetta VIGNALE
2. KLING-KLENK MERCEDES 300 SL Prototipo
3. FAGIOLI-BORGHI LANCIA AURELIA B20 coupe

1000 MIGLIA

никого вперед. На очередной короткой остановке Феррари, видя, как тяжело и автомобилю, и гонщику, умолял Нуволари сойти с дистанции, но тот лишь отрицательно покачал головой. Вся страна затаила дыхание, вслушиваясь в слова спортивного радиокomentатора: триумф и трагедия неслись по дорогам Италии во главе колонны «миле милья» до самой Болоньи. Нуволари упорно шел к победе «на честном слове и на одном крыле». И все-таки победа ускользнула от легендарного гонщика. В нескольких километрах за Реджио Эмилия на загнанном «маранелло» лопнула рессора, ехать к финишу было просто не на чем. ...До сих пор среди фанатов «миле милья» нет согласия: одни проклинают злосчастную рессору, утверждая, что только из-за нее Нуволари не смог подняться на заслуженный им подиум, другие же, наоборот, благословляют лопнувшую рессорную сталь, считая, что



Moratti 1500 Sport, 1956



501 экипаж, из которых до финиша добралось лишь 275. Mille Miglia становилась автомобильной Меккой Европы и всего мира. Гонкой заинтересовались даже американские газетчики, немедленно окрестив ее, во-первых, как «дубль-эм», «двойное эм», MM, а, во-вторых – гонкой века. В самом деле, «Кубок Франко Маццоти Милле Милья» стал в один ряд с такими прославленными гонками как «Каррера Пан-Америкэн», «Ле Ман, 24 часа», «Спа, 24 часа», «Турист трофи», «1000 км Нюрнбургринга» и т.д.

К 1954 году условия, в которых проходила гонка, существенно изменились. На смену узким, ухабистым и пыльным дорогам 20-30-х пришли роскошные современные шоссе с гладким асфальтовым покрытием. Указатели «миле милья» на основных перекрестках стали постоянными дорожными знаками. И, если в конце 20-х дистанцию проходили в среднем за сутки, то сейчас время гон-





Osca MT4 1100, 1954

ки сократилось почти в половину, причем не только благодаря мощным моторам, но и качеству дорожного покрытия.

В связи с этим были изменены правила гонки: раньше на борту помимо пилота обязан был находиться второй человек – второй пилот, механик или штурман, теперь же можно было стартовать как вдвоем, так и в одиночку, по желанию. Победитель двадцать первой «милы» – легендарный Аскари на LANCIA D24 spider PININ FARINA прошел трассу один.

Другая легенда мирового автоспорта Тацио Нуволари в гонке 1954 года участия принять не успел, не выдержало сердце. В память о великом гонщике организаторы гонки изменили маршрут: «красная стрела» стала проходить через родной город Нуволари – Мантую.

ОТ 0 ДО 300, ОТ 300 ДО 0

Следующий год – 1955-й стал абсолютно рекордным как по числу участников, так и по числу зрителей. 521 машине приходи-

Большие планы: postfactum

лось практически прорваться сквозь толпу восторженной публики, особенно в городах. Как вспоминал Стирлинг Мосс – победитель гонки 1955 года (в паре с журналистом Денисом Дженкинсом): «Иногда сплошная людская стена не позволяла даже разглядеть следующий поворот. Поэтому в таких местах приходилось идти, специально раскачивая машину из стороны в сторону, – только это заставляло зрителей расступиться».

Можно себе представить, что чувствовали Мосс и Дженкинс при виде плотной толпы, ведь скорость их автомобиля была огромной, 157,65 км/ч – это средняя скорость экипажа на трассе, крайсерская же – была по меньшей мере на 30-40% выше, а максимальная – превышала 300 км/ч. Таких скоростей «красная стрела» еще не знала. Только «крыло чайки» – MERCEDES 300 SLR был спосо-



Lancia Aurelia B24 S, 1955



Bugatti T13 Brescia, 1920

бен мчаться с рекордной, умопомрачительной быстротой. До закрытия Millie Miglia оставалось всего два года.

1956 год ознаменовался гибелью Аскари (не на «миле»), а также большой трагедией на гонке в Ле Мане, где при вылете с трассы одной из машин погибло 80 зрителей. Победитель двадцать третьей «милы» Эугенио Кастеллотти погиб менее чем через год после своей победы. Автомобильный мир вступил в череду наиболее трагических лет своей истории. Как сказал Джаннио Марцотто: «Наши машины легко разгоняются с 0 до 300 километров в час, проблема в том, как столь же легко заставить их вернуться с 300 км/ч снова на 0».

Год 1957-й. Последний в истории «классической» «красной стрелы». Кто говорит, что виной всему организаторы, не позаботившиеся в должной мере о том, чтобы удалить лишнюю публику с трассы; кто говорит,



Allard K2, 1951

1953 20-я гонка MILLE MIGLIA
25-26 апреля 1953 года
Стартвало: 481 машина
Финишировало: 286 машин
Победители:

1. G. MARZOTTO-CROSARA FERRARI 340 M.M. Spider Vignale
2. FANGIO-SALA ALFA ROMEO 6C 3000 CM berlinetta
3. BONETTO-PERUZZI LANCIA D20 berlinetta PININ FARINA

1954 21-я гонка MILLE MIGLIA
30 апреля – 1 мая 1954 года
Стартвало: 374 машины
Финишировало: 275 машин
Победители:

1. ASCARI LANCIA D24 spider PININ FARINA
2. V. MARZOTTO FERRARI 500 MONDIAL SCAGLIETTI
3. MUSSO-ZOCCA MASERATI A6GCS/53

1955 22-я гонка MILLE MIGLIA
30 апреля – 1 мая 1955 года
Стартвало: 521 машина
Финишировало: 281 машина
Победители:

1. MOSS-JENKINSON MERCEDES 300 SLR
2. FANGIO MERCEDES 300 SLR
3. MAGLIOLI-MONTEFERRARIO FERRARI 118 LM SCAGLIETTI

1956 23-я гонка MILLE MIGLIA
28-29 апреля 1956 года
Стартвало: 365 машин
Финишировало: 182 машины
Победители:

1. CASTELLOTTI FERRARI 290 MM spider SCAGLIETTI
2. COLLINS-KLEMENTASKY FERRARI 860 Monza spider SCAGLIETTI
3. L. MUSSO FERRARI 860 Monza spider SCAGLIETTI

1957 24-я гонка MILLE MIGLIA
11-12 мая 1957 года
Стартвало: 298 машин
Финишировало: 163 машины
Победители:

1. TARUFFI FERRARI 315 S PININ FARINA
2. BERGHE VON TRIPS FERRARI 315 S PININ FARINA
3. GENDEBIEN-WASHER FERRARI 250 GT berlinetta SCAGLIETTI

1000
MIGLIA

Чизиталия «202 ЭсСи»

Автогонщик Пьеро Дузио после того как покинул гоночную трассу занялся торговлей текстилем, спортивными принадлежностями и гоночными велосипедами. Заработав на этом деньги и решил, что торговать очень скучно, поэтому в 1939 году построил прототип спортивного автомобиля «Чизиталия» – сокращение от полного названия фирмы «Консорцио Индустириале Спортива Италия».

Самым серьезным проектом Дузио стал спортивный автомобиль Чизиталия-202. Созданное кузовным маэстро «Пининфарина» эlegantное купе определило на многие годы направление развития автомобилей типа «Гранд-Туризмо». На шасси «Чизиталия-202» устанавливались различные типы кузовов, но кабриолет не был так популярен, как купе. Практически и теоретически спортивный автомобиль с 1,1-литровым двигателем от «Фиата» не мог представ-

лять серьезную конкуренцию на гонках. Однако, мастерство управлявших этими автомобилями гонщиков позволило им на «Милле Миле» 1947 года занять сразу две ступени пьедестала (правда, лишь вторую и третью). После этого Дузио построил двухместный родстер «Чизиталия 202 Эс Милле-Миле» и выставил его на гонки следующего, 1948 года, проводившиеся в Брешии. В 1948 году «Чизиталия СиЭс 202» под управлением Скаглирини-Маффидео сумела закрепиться только на пятом месте. И на следующий год машина с мотором «Абарт» осталась на своем пятом месте.

Успех компании Дузио, как и многих послевоенных производителей в Европе, оказался быстротечным. После 1948 года его предприятие не построило ни одного гоночного или спортивного автомобиля, а в 1950-м и вовсе закрылось. Сам Пьеро Дузио переехал жить в Аргентину, где под той же маркой еще долго выпускал автомобили на агрегатах аргентинского «Виллиса».

ЛЕГЕНДЫ
ТЫСЯЧИ МИЛЬ

Феррари «340 Америка»

Эта машина, названная «Барчетта», что в переводе с итальянского означает «лодка», с тремя карбюраторами «Вебер» имела мощность 140 л.с., в то время как дорожный автомобиль «Интер», от которого 340А ведёт свою родословную, имел мотор с одним карбюратором, развивавший 110 л.с. Зимой 1949 года Феррари 166 MM («милле-миле») под управлением Луиджи Чинетти выиграл круговую гонку в Ле-Мане. На следующий год рабочий объём двигателя был увеличен до 2563 см³, после чего автомобиль получил индекс «212 Интер» и отдачу в 130 л.с., варианты «Экспорт» и «Спорт» развивали мощность соответственно в 150 и 170 л.с. Всё это открывало новым Феррари дорогу в большой спорт. Первыми прославились Пагнубон и Барракетт, победив в «Тур де Франс» летом 1951 года. Затем Тарруфи и Чинетти, а вместе с ними Аскари и Велорези отправились с двумя купе «Виньяли» на базе «212 Интер» на «Гонку Каррера Панамерика-

на» и заняли там первое и второе места. В 1952 году Филл Хилл (ставший чемпионом мира на Феррари в 1961 году) начинает продвигать машину на рынок Соединённых Штатов. После усовершенствований на автосалоне в Париже в октябре 1950 года был представлен Феррари «340 Америка» – монопосто с удлинённым капотом, под которым скрывался V-образный двенадцатицилиндровый двигатель рабочим объёмом 4102 см³, сконструированный инженерами Коломбо и Лампреди. Этот первый автомобиль «прямо с салона» был отправлен на гонку «Милле-Миле», где в апреле 1951 года под управлением Луиджи Вилорези стал победителем.

Автомобиль относился к классу «Гранд Туризмо», поэтому мог использоваться как двухместный спортивный. Феррари «340А» имел пятискоростную механическую коробку передач без синхронизаторов. Он стал главным конкурентом Мерседесов «300 Эс Эль» и Ягуаров «типа С». Открытый двухместный кузов строился кузовным ателье «Туринг».



Cisitalia 202SC, 1948



Ferrari 340A, 1954

дой с «Тур де Франс», не справился с управлением и в местечке Гуидирцоло, что менее чем в 40 километрах от Брешии, на скорости более 300 километров в час врезался в восторженную толпу зевак. Маркиз погиб сам, погиб его штурман, погибло также десять зрителей.

Тремя днями позднее итальянское правительство специальным декретом запретило проводить гонки на дорогах



Большие планы: postfactum

ла в полосу относительного материального благополучия, машин стало столько, что власти были вынуждены чинить всяческие препоны, дабы ограничить число автомобилей, одновременно выезжающих на дороги общего пользования. Наиболее известным стал так называемый «декрет о номерах», согласно которому автомобили, последняя цифра номера которых была четной, имели право выезжать за пределы дворов и гаражей по четным дням месяца, владельцы же «нечетной» машины могли пользоваться ей по нечетным дням. Разумеется, думать о возрождении каких-то там гонок в подобных условиях просто не приходилось.

Страну раздирали политические кризисы, активизировалась мафия и члены радикальных террористических группировок. «Фречча росссо» уходила все дальше и дальше в глубь времен, превращаясь в легенду, обрстая преданиями.



К 1977 году ситуация улучшилось, и на гонку в честь 50-летия учреждения «красной стрелы» удалось собрать более сотни автомобилей, причем, что любопытно, модели большинства этих автомобилей когда-то принимали участие в «милье милья» былых времен. Конечно, далеко не все проблемы организации, технического

1958, 1959, 1961

Попытки возобновить гонку в прежнем виде успехом не увенчались.

1960, 1962-1966

Гонка не проводилась.

1967

Энтузиасты в Бреши отметили 10-ю годовщину закрытия Mille Miglia гонкой под названием 'Raid delle 10 Miglia' – «Гонка 10 миль». Возродить гонку в прежнем виде вновь не удалось.

1968-1976

Гонка не проводилась.

1977

1-я ретро MILLE MIGLIA. Стартовало: 100 машин. Финишировало: 88 машин. Победители:

- 1. HEPP-BAUER ALFA ROMEO RLSS
- 2. NAGEL-NAGEL BENTLEY TOURER
- 3. GUIDOTTI-BONINI ALFA ROMEO 1750 SS

Гонка «возрождения традиций» в честь 50-летие годовщины основания Mille Miglia. Прошла как событие местного значения. Впервые в гонке наряду с современными автомобилями приняли участие и ретро-машины. Нумерация гонок Mille Miglia нового времени начата заново.

1978-1981

Гонка не проводилась.

1982

2-я ретро MILLE MIGLIA. Стартовало: 150 машин. Финишировало: 127 машин. Победители:

- 1. BACCHI-MONTANARI OSCA MT 4 – 1956
- 2. BIDEI-MARCIANO FIAT 1100 S MM – 1947
- 3. PANCERA-TENCONI OSCA MT 41500 – 1955

1983

Гонка не проводилась.

1984

3-я ретро MILLE MIGLIA. Стартовало: 220 машин. Финишировало: 136 машин. Победители:

- 1. PALAZZANI-CAMPANA STANGUellini 1100 S – 1947
- 2. PATERLINI-D'AMICO ALFA ROMEO 1750 SSC – 1929
- 3. ARENGHI-ARENGHI ALFA ROMEO 2000 SPORT PR – 1951

1000 MIGLIA

общего пользования и на улицах городов, как это уже случилось в 1938, но на этот раз ни талант Кастаньето, ни заступничество мэра Брешии Бони не помогло. Гонка была закрыта, и как оказалось, на этот раз навсегда.

КОГДА КОРОЛЬ УМЕР

Ни в 1958, ни в 1959, ни в последующие годы возродить былое величие «милье милья» не удалось. Пытались было открыть ралли «делле 10 милья» – 10 миль, но оно получилось лишь весьма бледным подобием былого великолепия.

40-летие учреждения гонки в 1967 году также ознаменовалось автомероприятием, но и оно вышло жалким и плачевным.

В семидесятые годы итальянцам вообще стало не до гонок: нефтяной кризис начала десятилетия поставил прожорливые спортивные автомобили в разряд непопулярных, Италия стала предпочитать скорости езды дальность поездок. Страна вступила



Parson Maserati 1500 Sport, 1957



Asion Martin DB 3S, 1935

обеспечения, встречи и размещения участников и даже элементарной навигации удалось решить, но главное было сделано: в Брешии вновь собрались любители автомобилей, а то, что автомобили при этом оказались раритетными и даже антикварными, натолкнуло организаторов на новую мысль – можно (и нужно!) возродить гонку, если не в том виде, в котором она когда-то существовала, то, по крайней мере, с теми же машинами, что выступали на «милье» в былые времена.

На организацию следующей гонки «нового времени» ушло еще пять лет, но на этот раз событие обернулось настоящей сенсацией: 150 старинных автомобилей из разных стран вновь прошли по трассе «фречча роосса» в конфигурации 30-х годов. Гонка была разбита на 4 этапа: Брешиа-Модена, Модена-Рим, Рим-Верона и Верона-Брешиа. Условия состязания были принципиально изменены: если раньше требовалось пройти дис-



Большие планы: postfactum

танцию с наибольшей скоростью в минимально короткое время, то отныне участникам предстояло двигаться по трассе со скоростью не более 50 км/ч, победителем же становился тот, кто наиболее точно соблюдал график движения от одного контрольного пункта до другого. Для многих этот оказался даже сложнее, чем мчаться сломя голову сквозь дождь и непогоду вперед, к заветному финишу. На смену бесшабашного оторочества и бурной юности пришла спокойная и рассудительная зрелость. Впрочем, есть ли плохая погода у природы?

Два года спустя, в 1984-м, на старт вышло 220 автомобилей. Вообще-то было подано 350 заявок, но на этот раз организаторы подошли к отбору весьма серьезно: во-первых, к гонке допускались лишь машины тех моделей, что когда-либо принимали участие в «красной стреле», во-вторых, все машины должны были быть в 100% оригинальном состоянии; все переделки, тюнинги и «люксования» к старту допущены не были.



Alfa Romeo 5 litre SC, 1930



BMW 507, 1937



Mercedes 720 SSK, 1929



Alfa Romeo M14, 1963

Стартовая площадка на пьяцца де ла Виттория в Брешии выглядела как декорация фильма: уличные фонари из белого брезента, освещенные изнутри свечами, специально заказанными на свечном заводе Ватикана, красочные деревянные барьеры, сделанные по архивным фотографиям, 18 флагов стран-участниц, развевающиеся над площадью – все это создавало впечатление, что на дворе вновь 1927 год, 9 лет после одной войны, 12 до другой... Публика ликовала: король умер – да здравствует король!

«КРАСНАЯ СТРЕЛА» ВОЗВРАЩАЕТСЯ

Еще два года спустя (1986) – и четвертая «ретро-милья» принимает гостей. Среди участников звезды былых дней – Мишеле Альборето, Стирлинг Мосс, Майк Бонджорно, Клей Регаццони, Ренатот Поццетто. Однако, неожиданно для всех в гонке побеждает экипаж из Восточного Берлина Клаус Шильдбах – Йорг Нетцер на великолепном Mercedes SSK 1929 года выпуска: семилитровый мотор, рядная «шестерка». «Были ли проблемы?» –



1985

1986

4-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 250 машин
Финишировало: 147 машин
Победители:

- SCHILDACH-NETZER MERCEDES SSK – 1929
- BIANCHINI-BIANCHINI FERRARI 225 SPORT – 1952
- VERSCO-EDALINI ABARTH 750 ZAGATO – 1957

1987

5-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 292 машины
Финишировало: 226 машин
Победители:

- NANNINI-MARIN MASERATI 200 SI – 1957
- ARDESI-FRANCHINA CISITALIA 202 SC – 1947
- CALMONTE-SIMONATO MASERATI A6GCS SCAGLIETTI – 1953

1988

6-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 298 машин
Финишировало: 195 машин
Победители:

- ROLLINO-GASLINI FIAT 1100 S MM – 1948
- SCHON-CERESI FERRARI 250 TDF – 1957
- GUASTI-BAZZI FERRARI 500 TRC – 1957

1989

7-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 307 машин
Финишировало: 237 машин
Победители:

- VALSERIATI-FAVERO MERCEDES 300 SL – 1955
- BIANCHINI-BIANCHINI FERRARI 225 SPORT – 1952
- CALMONTE-SIMONATO MASERATI A6 GCS SCAGLIETTI – 1953

1990

8-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 318 машин
Финишировало: 241 машин
Победители:

- AGNELLI-CAVALLARI CISITALIA 202 SC – 1950
- VALSERIATI-SAPORETTI LOTUS 11 – 1957
- BRACCAIOLI-COLLI PRETI ALFA MASERATI – 1948

1000
MIGLIA



Maserati A6 GCS, 1954
(экипаж Кроул-Раймонди, США, см. стр. 23)

Мазерати «А6 ДжиСиЭс»

Братья Мазерати начали заниматься постройкой гоночных автомобилей с 1930 года. Славу их компании принесли такие звёзды автоспорта, как Тацио Нуволари. В 1937 они продали свою фирму другим братьям: Адольфо и Омеру Орси, однако, продолжали сотрудничать с ними вплоть до 1947 года, когда основали концерн «ОСКА».

Когда братья Орси перевели после войны производство в Модену, они по чертежам и разработкам братьев Мазерати наладили выпуск спортивных и гоночных автомобилей «А-6», «А-6 Джи», «А-6 ДжиСиЭс». Работа над этими машинами началась в 1941 году, и через четыре года был создан новый шестицилиндровый двигатель. Поскольку компания «Мазерати», как и её великий конкурент «Феррари», не имела возможности сама строить кузова, она сосредоточилась только на разработке и совершенствовании ходовой части, стремясь при этом изготавливать как можно больше её компонентов самостоятельно. Поступившие в продажу в 1947

году автомобили А-6 имели 1,5-литровый двигатель мощностью 65 л.с. Но скоро выяснилось, что для активного участия в гонках нужен совершенно другой двигатель. Поэтому в 1951 году началось производство 2-литрового силового агрегата, развивающего уже 100 л.с. и имеющего намного больший крутящий момент. Тогда же появилась более интересная новая модель А-6 ДжиСиЭс, для которой использовали ту же ходовую часть, но уже 150-сильный силовой агрегат с двумя верхними распределительными валами. Машина имела заднюю подвеску на листовых рессорах, обновлённый стайлинг кузова и максимальную скорость 159 км/час. Несколько Мазерати «А-6 ДжиСиЭс» выступили в Брешии и заняли призовые места. А всего машин последней модификации А6 ДжиСиЭс сумели построить всего лишь 16 штук.

Мазерати «А-6 ДжиСиЭс» активно участвовали в гонках в Брешии в 1950-х годах. Наибольший успех был достигнут в мае 1955 года, когда экипаж Муссо-Зочча оказался на третьем месте, пропустив вперёд Лянчио и Феррари.

Феррари «250 ГТ Европа»

Модели «166», «195» и «212» стали для компании «Феррари» первыми экспериментами в производстве спортивных автомобилей, а Феррари «250 Европа» – ступенью между покорителем гоночных трасс и дорогим дорожным автомобилем для состоятельных любителей спортивных машин. Феррари «250 Европа» впервые дебютировал на Парижском автосалоне 1953 года на стенде «Аутова-ла» (французского дистрибьютора итальянской марки). Машина имела V-образный двенадцатицилиндровый двигатель рабочим объёмом 4 522 см³, разработанный Аурелио Лампреди на основе гоночного силового агрегата и была снабжена полностью синхронизированной четырёхскоростной коробкой передач, независимой подвеской всех колёс, работающей со знаменитыми амортизаторами «Хоудейль».

От 17 до 22 Феррари «250 Европа» было выпущено между сентябрём 1953 и июлем 1954 года. 16 купе и один кабриолет построила «Пининфари-на» до того как в октябре 1954 года на Парижском

автосалоне дебютировала Феррари «250 ГТ Европа», оказавшаяся более компактной и хорошо сбалансированной по сравнению со своими предшественниками. Колёсная база уменьшилась с 2 800 до 2 600 мм, начиная с этой машины главными отличиями Феррари становятся простая лонжеронная рама и независимая подвеска передних колёс. Двигатель Гиуччино Коломбо был заменён силовым агрегатом, разработанным на его основе Лампреди.

Было построено всего 36 экземпляров Феррари «250 ГТ Европа», на 26-ти устанавливались специальные купе, разработанные «Пининфариной», остальные купе принадлежали «перу» «Микелотти» и «Виньяли». Один автомобиль с кузовом купе «Виньяле» был сразу же куплен бельгийской принцессой Рети.

Феррари «250 Европа» выступали в Брешии в 1954, 1955, 1956 и 1957 годах, однако добиться победы не смогли ни разу, каждый раз довольствуясь лишь присутствием в десятке лидеров. Высшее достижение этой модели – 3-е место в последней «Милле Милье» (1957 года).



Ferrari 250GT Europa, 1955, на втором плане – Ferrari 250GT Voano, 1956

ЛЕГЕНДЫ
ТЫСЯЧИ МИЛЬ



Большие планы: postfactum

всей Италией было облачное небо, дождь, дождь... На этот раз Виллорези победить не удалось, первым к финишу в крошечной тьме пришел экипаж из Брешии – Джанфранко Паницца и Фабио Пизанелли на самой, вероятно, маленькой машине, когда-либо участвовавшей в «красной стреле» – Renault 750 Sport 1954 года выпуска.

Гонка 1992 года запомнилась участием известной актрисы Моаны Поцци, которая сумела занять



Alfa Romeo 1900 Super Sprint, 1955
Abarth 750 Zagato, 1957

ж, природа лишней раз напомнила всем, что «фречча росса» – не какой-нибудь там легкий променад для богатых оболтусов, завтракающих в Равенне и обедающих в Риме, а настоящее спортивное мероприятие с пронизывающим ветром в лицо, стеной дождя, сколькими поворотами и опасными спусками. Вновь побеждает «мерседес-330SL» «крыло чайки». Может быть потому, что чайке шторм на страшен?

Главная персона девятой «ретро-мильи» 1991 года – Джиджи Виллорези, ровно 40 лет назад победивший в настоящей, «классической» «милье мильи». Как и 40 лет назад, над



Aston Martin Le Mans, 1932

– С машиной? Ну, нет! Проблемы были с Клеэм.
– Почему, Идрис? Разве он скверный водитель?
– Да нет, водит он отлично, одна беда: он болеет за «Интер», а я – за «Ювентус». Конечно, я провел разъяснительную работу и...

– Он теперь болеет за «Ювентус»?
– Теперь да. Последним аргументом, который его сразил, был цвет нашей кожи. «Послушай, – сказал я ему, – мы с тобой друзья, ты белый, я – черный, этот же фирменный цвета «Ювентуса». Мы с тобой просто обязаны болеть за «Ювентус» оба!»

Год 1997-й. 70-летний юбилей. Гонка, которая столько лет проходила через Рим, впервые была удостоена чести пройти через Ватикан. Возможно, слухи о столь незабываемом зрелище достигли, наконец, папского престола, и папа сам потихоньку глядел в щелочку на проносящееся мимо автомобильное великолепие былых лет. Как знать, как знать...

СЧАСТЛИВЫЕ ЧАСОВ НЕ?...

Все большую роль в гонке начинает играть хронометраж времени. В конце 90-х генеральным спонсором «фречча росса» новейшего времени становится швейцарская часовая фирма Chopard. С тех пор каждый год Chopard разрабатывает специальные «милье-мильские» часы-хронограф с красным циферблатом, тахометрической шкалой, центральной секундной стрелкой, тремя малыми циферблатами – секунды, минуты, часы и неизменной фирменной красной стрелкой «1000 Miglia» на секундном циферблате. В заднюю крышку титанового корпуса вмонтировано небьющееся сапфировое стекло, так что ход механизма при желании можно увидеть воочию. Великолепие часов, которые шутя выдерживают 50-метро-



Alfa Romeo 1900 SSZ, 1956

1991 9-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 309 машин
Финишировало: 242 машин
Победители:

1. PANIZZA-PISANELLI RENAULT 750 SPORT – 1954
2. GRANDORI-CANI BMW 503 – 1956
3. DANIELI-CALVITTO FIAT 508 S CO – 1938

1992 10-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 316 машин
Финишировало: 265 машин
Победители:

1. CANI-GALLIANI BMW 507 – 1957
2. AGNELLI-VOLTOLINI CISITALIA 202 SC – 1950
3. BUZZONETTI-ARGENTI LANCIA AURELIA 821 – 1954

1993 11-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 316 машин
Финишировало: 270 машин
Победители:

1. VESCO-BOCELLI CISITALIA 202 SC – 1948
2. GUASTI-BAZZI BUGATTI BRESCIA – 1922
3. VERONESI-VERONESI ALFA ROMEO 1900 SS – 1954

1994
Победители:

1. CANI-GALLIANI
2. GABURRI-GALLINARI
3. MARIN-MARIN

1995 12-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 323 машин
Финишировало: 294 машин
Победители:

1. LANCIA AURELIA B 20 – 1957
2. ABARTH 750 ZAGATO – 1957
3. MASERATI 200 S – 1957

1995 13-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 328 машин
Финишировало: 289 машин
Победители:

1. FERRARI-SALZA ABARTH 750 ZAGATO – 1957
2. VESCO-BOCELLI CISITALIA 202 SC MM – 1948
3. PAOLETTI-SPECCHIA ERMINI 357 SPORT – 1955

1996 14-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 332 машин
Финишировало: 287 машин
Победители:

1. CANI-GALLIANI BMW 328 MM – 1937
2. GUASTI-BAZZI BUGATTI 35 C – 1926
3. PAOLETTI-SPECCHIA ERMINI 357 SPORT – 1955

1000 MIGLIA



Lotus 11, 1957

12 место, оставив позади таких звезд мирового автоспорта как Стирлинг Мосс, Ренатот Поццетто, Фабио Тести и Жан Алези.

11-я «ретро-милья», проведенная год спустя, в 1993-м, вошла в историю как «гонка черной кошки». Дело в том, что экипажу Роберта Веско и Валерио Боцелли на Cisitalia 202 SC 1948 года выпуска на полдороге до финиша, в Риме, перебежало дорогу кошачье существо противного черного цвета. Расстроенные гонщики хотели было сойти с трассы, однако, все-таки нашли в себе решимость продолжить гонку и... выиграли! Так что побеждает еще и тот, кто не верит в приметы и дурные предзнаменования.

Несколько лет скверной погоды на «ретро-милье» – и вот, в 1994 году, наконец-то долгожданное итальянское солнце и прям-таки пикниково-шашлычная погода. Три дня настоящего лета наконец-то дали владельцам спортивных ретро-мобилей ощутить всю прелесть конструкции кузова с открытым верхом. В горах, правда, выпал снег, и пелетону автомобилей пришлось ехать по дороге между сугробами 5-метровой величины. Словом, «мороз и солнце, день чудесный...». Так его и записали в хронику «фречча росса» новейшего времени.

БРУНО ФЕРРАРИ И ИДРИС САННЭ

В 1995 на гонке победил... Бруно Феррари вместе со своим партнером по команде Джузеппе Сальца. А мы-то думали, что Бруно Феррари – персонаж вымышленный, существующий исключительно во французском кинофильме 1970-х годов «Чудовище», где роль изнеженного актера Бруно Феррари блестяще исполнил обаятельнейший Жан-Поль Бельмондо. Право же, «милье мильи» – кладезь неожиданностей и открытий.

А вот анекдот из истории гонки 1996 года. В одном экипаже на Aurelia B20 1954 г/в оказались два старых приятеля – белый Клеэи Регазотти и чернокожий Идрис Саннэ. Они не победили, зато здорово позабавили как журналистов, так и почтенную публику в послегоночном интервью:

– Почему вы не победили? Были проблемы с машиной?



Bugatti 35 T, 1926

вое погружение под воду, отлично оттеняет ремешок из простой резины, чей рисунок повторяет рисунок протектора покрышек, популярных на «милье» 60-х годов. Точность хода...

Впрочем, кажется, мы несколько увлеклись. Добавим лишь, что участникам гонки фирма выдает часы бесплатно, остаток же архи-малого тиража (в 2000 году он составил серию в 2000 штук в корпусе из титана, а также две серии по 250 часов в корпусах из белого и желтого золота) продается (и покупается, что самое интересное!) в бутиках Chopard по ценам заоблачным и для среднего человека нереальным.

Смешно, но устроители «красной стрелы-2000» вслед за устроителями прочих торжеств 2000 года поспешили объявить 18-ю «милью» первой гонкой XXI века, в то время как XXI век начался несколько позже, 1 января 2001 года. Интересно, в 3000 году у человечества будут те же проблемы, или вид Homo Sapiense все ж таки сумеет избавиться от своего календарно-временного кретинизма?

ДОЛОЙ ТЕЛЕВИЗОР!

Год 2001 принес новый рекорд – 836 заявок на участие, из которых удовлетворено лишь 371.

До финиша, правда, дошло лишь 259 машин, но это уже детали. Как всегда, среди участников – звезды первой величины, благородные доны и доньи всех мастей, актеры и их подруги, фотомодели и их друзья. Гонка начинается чем-то смахивать на престижный кинофестиваль, место, где можно не только дру-



Большие планы: postfactum

гих посмотреть и себя показать, а еще и показать себя в «крутой тачке», так, чтоб другим тошно стало.

Существенно изменен участок трассы в городской черте Рима: он стал значительно длиннее и прошел чуть не по всем главным улицам и площадям итальянской столицы. Несмотря на наличие телевизоров, миллионы итальянцев и гостей страны приветствуют участников соревнований лично в веселой гудящей, дудящей, улыбающейся и ликующей толпе. Как, в сущности, мало человеку нужно для счастья...

В 2002-м праздновали очередной юбилей – 75 лет «милье мильи». Представить его несложно: ширь, размах, поддержка правительства, телевизионные трансляции на весь мир, а в общем – год как год, ничего замечательного.

Год 2003 прошел также без особых взлетов и падений, кто смог, то выиграл, кто не смог – тот проиграл, все честно-чинно-благородно (далее мы расскажем о событиях «мильи» нынешнего года чуть подробнее).

С 1 сентября текущего года начинается прием заявок на участие в «милье-2004». Если б поэт Ленский был бы сейчас жив и интересовался автоспортом, он наверняка спросил бы в своем стиле: «Что год грядущий нам готовит?..». Точный ответ на сей риторический вопрос мы узнаем только в мае следующего года.

P.S. Да, кстати, чуть не забыл: сходство между ботинком и карандашом в том, что оба оставляют след. Как гонка Mille Miglia в сердце того, кто хоть раз побывал в Брешии. Такие вот дела, да...

Москва – Брешиа – Рим – Москва

Все фотоснимки сделаны репортёрами журнала на «Милле Милье» 2003 года.



1997 15-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 347 машин
Финишировало: 275 машин
Победители:

- 1. VALSERIATI-SABBADINI MERCEDES-BENZ 300 SL PR – 1952
- 2. CANI-GALLIANI BMW 328 MM – 1937
- 3. MAZZOLA-CICOTTI HEALEY SILVERSTONE – 1949

1998 16-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 357 машин
Финишировало: 259 машин
Победители:

- 1. CANI-GALLIANI BMW 328 MM – 1937
- 2. VALSERIATI-SABBADINI MERCEDES-BENZ 300 SL PR – 1952
- 3. CROUL-RAIMONDI MASERATI A6 GCS/53 – 1953

1999 17-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 360 машин
Финишировало: 286 машин
Победители:

- 1. CANI-AUTERI FERRARI 340 MM – 1953
- 2. DANIELI-SARTORI FIAT 508 S COPPA ORO – 1934
- 3. CROUL-RAIMONDI MASERATI A6 GCS/53 – 1953

2000 18-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 370 машин
Финишировало: 271 машин
Победители:

- 1. CANI-GALLIANI BMW 328 MM – 1937
- 2. VALSERIATI-BOCELLI MERCEDES 720 SSK – 1928
- 3. FRANCIOSI-DE PAOLI ASTON MARTIN INT'L – 1930

2001 19-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 375 машин
Финишировало: 259 машин
Победители:

- 1. SISTI-BERNINI HEALEY SILVERSTONE – 1950
- 2. VESCO-VESCO FIAT 508 S COPPA ORO – 1935
- 3. BRESCIANI-BRESCIANI BUGATTI T40 – 1929

2002 20-я ретро MILLE MIGLIA
Стартовало: 375 машин
Финишировало: 259 машин
Победители:

- 1. CANE-GALLIANI BMW 328 TOURING – 1940
- 2. SIELECKI-HERVAS BENTLEY 4.5 LITRE SC – 1929
- 3. VESCO-VESCO FIAT 508 S COPPA ORO – 1935

1000 MIGLIA

Лянчиа Ауреллия «Б 20»

Винченцо Лянчиа появился на свет в 1898 году в семье богатого промышленника, проживавшего в Турине. 27 ноября 1906 года он основывает свою собственную автомобильную компанию, в которой создаёт качественные и передовые по конструкции автомобили. В феврале 1937 года Винченцо уходит в мир иной, но его фирма остаётся в надёжных руках сына Джанни.

Именно при нём появляется «Ауреллия», первый в мире легковой автомобиль с V-образным шестицилиндровым двигателем. Одного этого было достаточно, чтобы машина вошла в историю, но кроме того славу приносят оригинальные варианты купе и спайдер с обтекаемыми кузовами «Пининфарина».

Оба последних автомобиля создаёт бывший инженер компании «Альфа-Ромео» Витторио Яно. В «Ауреллии» соединяются традиционные черты машин Лянчиа с передовыми для того времени конструкторскими решениями: двига-

тель, установленный спереди, и коробка передач, объединённая с картером главной передачи. Кроме того, используется независимая подвеска задних колёс. Шестицилиндровый V-образный двигатель с размерностью 78x85 мм и углом развала цилиндров в 60 градусов получился очень коротким и лёгким – всего 150 кг. Его разработал ассистент Витторио Яно Франциско Вирджилио, работавший в компании с 1937 года. Первоначальный вариант имел рабочий объём 1 991 см3 и развивал 75 л.с., позднее мощность была увеличена до 115 л.с. Именно на Ауреллии со 115-сильным двигателем Джованни Бракко и Умберто Маглиоли заняли второе место в «Милле-Милье» 1951 года, уступив лишь Жиги Вилорези на Феррари 340 Америка. А на следующий год на этой же машине в тех же соревнованиях Луиджи Фиголи финишировал третьим после Бракко на Феррари и Клинга на Мерседесе 300 ЭсЭль. После 1953 года мощность двигателя Ауреллии Б 20 была повышена до 118 л.с. за счёт увеличения рабочего объёма, и машина вошла в категорию «Гран-Туризм».



Lancia Aurelia B20, 1954

ЛЕГЕНДЫ ТЫСЯЧ ИЛИ

Феррари «250 ГТ Боано»

Многие знатоки и ценители «Феррари» определяют серию «250 ГТ» как «Основу легенды». Первый автомобиль Феррари «250 ГТ», названный «Европа», представили в 1954 году на Парижском автосалоне. За десять лет производства дизайн кузовов менялся несколько раз. Все эти платья «шили» кузовным мастером «Пининфарина», как с 1958 года стали называть компанию Пинин Фарина. Выпуск машин серии «250» сопровождался их неуклонным совершенствованием как техническим, так и эстетическим.

С начала 1956 года стилистическое решение кузовов Феррари «250 ГТ» стало прерогативой «Карроццерия Боано», позже переименованной в «Карроццерия Елена». Так появились элегантные спортивные купе Феррари «250 ГТ Боано», которых изготовили 130 штук. На них был усилен двигатель V-12, удлинена до 2800 мм колёсная база, хотя основа конструкции осталась прежней. Феррари «250 ГТ Боано» стала практичной дорожной машиной, поскольку имела салон увеличенных размеров.

Коробка передач немецкой фирмы «ЗетЭф» и усовершенствованное рулевое управление делали эту модель Феррари прекрасным автомобилем для выступления в гонках «Милле-Милья», где они снискали немало славы. Так на 21-й гонке в Брешии Биондетти занял на этой машине почётное четвёртое место, и это было очень хорошим результатом, учитывая, что он выступал в одиночку без напарника.



Ferrari 250GT Boano, 1956