Невероятная для октября солнечность – следствие такой же невероятной безоблачности. Прохладно. Это слово еще можно выговорить. Стоит речевому аппарату замахнуться на что-нибудь вроде "трансцендентный", челюсти начинают протестовать, подключая к своей бешеной самбе губы, щеки и что-то там внутри, отвечающее за разборчивость.

Прохладно все-таки. Если ты – гоночный мотор, такой погоды нет лучше. Притоптывая и приплясывая в почти пустой пит-зоне подмосковного автоаэродрома (там все еще иногда летают) "Мячково", мне уже хочется стать каким-нибудь механизмом. Желательно внутреннего сгорания. Чтобы горело все. Внутри. Еще хотелось бы приносить при этом какую-нибудь пользу. Но это необязательно.

Чуть поодаль возле моторхоума "Арт-Лайна" механики получают удовольствие от общения с двумя собранными Dallara и одним разобранным Art-Tech. Появление до боли знакомого белого Ford Transit с надписью "Lukoil Racing Team", да еще снабженного прицепом, вызывает их неподдельный интерес. Приходят поговорить. На встречные вопросы отвечают, что "отбирают пилотов". Предложение не морочить себе голову тестами, а просто измерить штангенциркулем кошельки родителей, встречено вполне беззлобно. На такие шутки уже давно никто не обижается.

Что ж, пора. Вот из сумерек прицепа под лучи октябрьского солнца медленно выплывает ОН. Гонщик на пенсии. Самый быстрый автомобиль "Супертуризма". Шоу-стоппер нескольких выставок. Черный верх, красный низ. Арлекиновый аспид. Red&Black.

Это не первая наша встреча. Об этом автомобиле я уже довольно подробно рассказывал в январском номере "Колес". Тогда была поздняя осень, снег и совсем не до езды. Но основания окрестить творение "Лукойл рейсинг тим" змеиным именем – были. И дело не только в антимимикрической раскраске. Уже тогда было понятно, что машина пусть и не так быстра, как во времена своей гоночной юности, но достаточно злобна, чтобы наказать нерадивого водителя за недостойное с собой обращение. Тогда, помимо всех прелестей мягкой поступи надвигающейся зимы, у некогда гоночной "десятки" не была настроена подвеска. И передаточные числа в КПП были не совсем те, что надо. А все из-за того, что никто толком не знал, сколько автомобиль весит. На первую съемку Red&Black попал совсем свеженьким, можно даже сказать – помолодевшим.

[v1]Вообще гоночным автомобилям "на пенсии" везет редко. Счастливчики попадают в музеи или заботливые руки коллекционеров. Остальные доживают свой век под плотным налетом пыли в гаражах команд и бывших пилотов-частников, пока, наконец, не отправляются в утиль, убедив хозяев в своей окончательной ненужности. Некоторым везет по-настоящему – технический регламент милостиво позволяет им снова выйти на трассу.
В этом году повезло "кузовам", подготовленным по требованиям класса "Туринг" образца 2001 года, – специально для них изобрели класс "Суперпродакшн" и дали возможность помелькать перед зрителями и телекамерами, разбавляя редеющие с каждым гордом ряды "Туринга" современного. Но такое счастье – не для всех…

"Супертуризм" был самым "продвинутым" в инженерном смысле кузовным классом российского кольца. Карбоновый впуск, секвентальные коробки, дифференциалы с изменяемой степенью блокировки, большие колеса и 220 "лошадок", извлекаемых из 1.6 литра рабочего объема. Фантастика. Кое-что из перечисленного появилось потом в "Туринге", кое-что – так и нет. Дорого. Дороговизна как раз и погубила и "Супертуризм", и – вместе с ним – единственный в России Кубок Конструкторов.

[v2]Оснований завидовать машинам – никаких. "Десятки", подготовленные "Лукойл рейсинг", еще (в отличие от автомобилей конкурентов) смогли махнуть рукой спонсорам, прессе и общественности на символической акции "Прощание с Супертуризмом" здесь же, в Мячково. Старому израненному боевому коню дали перед бойней покатать детишек…

Бойни, однако, не случилось. Случилась хирургия. Гоночную аскезу салона прикрыли кожей, заднюю часть автомобиля нафаршировали звуком, и началась у бывшего гонщика, получившего новое имя Red&Black, новая жизнь – такая же суетливая, как и гонки, только без признаков призового шампанского. Выставки, чемпионаты по автозвуку, посетители, "посидетели"… Может, автомобиль и предпочел бы тихо стареть в гараже команды, но его никто не спрашивал. Пришлось терпеть. Терпеть всех этих праздно шатающихся "любознателей", норовящих все покрутить-повертеть-подергать, отломать что-нибудь… И еще – вечное "умца-умца". На полную катушку. В гараже под слоем пыли однозначно спокойней. Главное – тихо.

Пока "Красно-черный" гастролировал по городам и весям, мы – журналисты – донимали "лукойловцев" просьбами устроить нормальный, "боевой" тест машины. Чтобы трасса, чтобы скорость и море впечатлений. Впечатлениям препятствовало состояние автомобиля – выставочная публика нанесла урон, сопоставимый только с действиями чайника-кругового, – царапины тут и там, сломанные крепления сидений и главное – выведенная из строя КПП… По окончании гоночного сезона команда-чемпион всего, чего только можно, принялась приводить аспида в чувство. А он – опять терпел, зная, что наступит день, когда про всю эту музыкальную шкатулочность никто и не вспомнит…

И день – наступил. Все, как когда-то, – мячковский асфальт под колесами, механики

вокруг, блок бортовой телеметрии Motec уже готов к сбору информации о самочувствии бортовых систем, а поставлять ее будет Алексей Дудукало. Сам. Последний из могикан "Супертуризма".

Вот он устраивается в левом кресле, крутит кран регулировки тормозных усилий, жмет на кнопку запуска двигателя. Оооо!.. Этого момента стоило ждать. В прозрачном октябрьском воздухе мотор звучит как-то особенно пронзительно. Как рык льва над саванной. Берегитесь, лев голоден! Лев идет на охоту. Потенциальная жертва только одна – по трассе уныло ковыляет 112-й вазик "Кубка Лада". "Клац!" – включается первая передача. Алексей аккуратненько отпускает сцепление…

Кубколадовца он "сожрал" примерно за полкруга. Мы – все, кто остался на пит-лейне ждать результатов этого пробного заезда, – по капле впитываем будоражащий коктейль из зычного голоса мотора и змеиного шипения покрышек. Инженеры уже жалеют, что не поставили слики. Pirelli P Zero 250/45 ZR17 – это, конечно, отличная резина, но с гоночной не сравнить: капитулируют гораздо раньше.

Дуду возвращается. Эмоций – не больше, чем в кривых гоночной телеметрии на экране ноутбука. Для него это рутина. И потом – он помнит, как это было. Как это должно быть. Знает, что может автомобиль без всей этой выставочно-музыкальной бутафории. Нелегко быть чемпионом все-таки.

Инженеры говорят, что все в порядке. Можно ехать. Алексей отправляется на трассу – на этот раз с пассажиром. Странное дело – стоя на обочине, отлично понимаешь, что хоть Дуду и не халтурит, умело играет балансом машины и даже ловит ее в "змейке", – едет он все-таки не на все сто. Едет скорее даже медленно, чем быстро. Все это понятно любому, кто хоть что-то понимает в гонках. Но! Стоит оказаться в правом кресле, стоит срастись с ним, затянув четырехточечную "суперстатику", стоит ощутить фронтальное ускорение при старте и боковое – при входе в первый поворот, – все твое понимание куда-то проваливается. В бездну какую-то. Вместо аналитики включаются эмоции, да так, что чуть не выключается сознание. Ритм поглощает, сплетаясь в невероятную музыкальную композицию (Бьорк отдыхает): движение рычагом КПП на себя при разгоне, резкое торможение, переключение вниз – рычагом от себя, руль, зашипели шины, открывается газ, опять руль – почти неуловимая коррекция, и снова – передача вверх… Попутно Леша что-то еще объясняет. Кажется, его не устраивает работа дифференциала – блокировка слишком мягкая. Я стараюсь что-то ответить и

вообще – казаться невозмутимым. А в голове – бешеный пульс. Разгон-торможение-руль-разгон… За рулем – один из лучших пилотов…

Конечно, за руль хотелось до полной потери вменяемости. Но (все время эти "но"!) нужно было беречь автомобиль – на завтра ему предстояла серия серьезных испытаний на Дмитровском автополигоне. Вдобавок – слишком памятен мой прошлогодний "тест" кубкового Сивика. А что вы хотели, Николай, – слава ваша идет впереди вас. Да и аспид принял предупреждающую "стойку", обозначив свое намерение сегодня больше не гонять посредством ни с того ни с сего подпрыгнувшей температуры тосола. Пора домой.

Нет, я не испытывал разочарования. Его задавило чувство восхищения работой истинного "змеелова". Действия Алексея завораживают, но рисковать, пытаясь их повторить,– все равно, что идти охотиться на настоящих арлекиновых аспидов – может и хочется, но чревато…