

Ралли — Lurkmore

Ралли (англ. *Rally*) — одна из разновидностей автоспорта, выгодно отличающаяся от других как неиллюзорной зрелищностью событий, так и более низким, по сравнению с той же «*Формулой-1*», объемом вечнозелёных, необходимых для попадания в сабж как в виде участника, так и в виде [простого зрителя](#) (но, зачастую, чтобы стать зрителем, необходимо просто встать рядом с трассой).

Смысл

Ралли по сути своей является гонкой по дорогам общего пользования на модифицированных серийных четырёхколёсных пепелацах. В отличие от обычных кольцевых гонок, целью ралли является не задрачивание кругов до посинения, а максимально быстрое прохождение отрезка трассы, от старта до финиша, point-to-point.

Трасса делится на несколько кусков: на дорожные участки (почти не доставляющие), и на СУ — спецучастки, доставляющие чуть менее, чем полностью. СУ как правило отличаются от обычных участков сложным маршрутом, комбинирующим различные типы дорожного покрытия, а также большим количеством нестандартных и опасных поворотов и прыжков. В силу небовой сложности СУ, до финиша добираются далеко не все участники, выпиливаясь в лучших традициях [Carmageddon](#) об окружающие трассу деревья, канавы, коров, ограды, бетонные блоки, стены домов, зрителей и прочие предметы. Аварии являются едва ли не важнейшей частью ралли, доставляющей порой даже больше чем непосредственно сам процесс гонки. Но даже несмотря на то, что аварий очень много, мало кто из пилотов [становится героем](#). И все же из всего автоспорта именно ралли (и особенно ралли-рейды) поставляют наибольшее количество начинки для гробов. [Суровые](#) парни стараются.

Одной из особенностей ралли является повсеместное использование пилотами управляемого заноса, что позволяет проходить сложные повороты (вроде «шпильки» — поворот на 180 градусов, часто встречается в горах) на большой скорости.

История

Не стоит утомлять аудиторию длинными рассказами о том, что раньше турбины были мощнее, а колеса круглее. Матчасть можно невозбранно почитать и в [Педивикии](#).

Где-то годов до **20-х** специальных трасс было немного, соответственно — что ралли, что кольцо — один хрен гонки. Соревновались на деревянных [вундервафлях](#) (хотя особо умные ставили и стальную раму). Ремней безопасности не было, посему [убиться об стену](#) было несложно. В 1911 году начали проводить ралли Монте-Карло, которое до сих пор считается самым илитным™.

После войны, в счастливой [загнивающей Европе](#) стали повсюду возникать свои раллийные ассоциации, особенно это дело понравилось шведам (Saab в своё время считался нехилой раллийной машиной) и финнам. У итальяшек была своя гордость — Mille Miglia — когда сотни колесных транспортных средств движутся по горным серпантинам. Само собой, когда половина пилотов убились, упав с горы, гонки прекратили, но сейчас возродили обратно, как историческое ралли, заправляет этим всем, конечно, местная мафия. Изобретают ремни безопасности и каркас её же: теперь тело хотя бы опознают в грудке металла.

В процветающем совке в это время вкручивали на болтах водопроводные трубы в кузов [Москвича-403](#), форсировали древний мотор, ведущий историю ещё от опелевских довоенных поделок, аж до 60 лошадей и таким раком гоняли по отечественным буеракам. Ремни, конечно, [не нужны](#).

В 1968 году команда АЗЛК толсто потроллила Европу, заняв четвертое место на ралли-марафоне «Лондон-Сидней», а затем и в 1970-м, заняв третье место на «Лондон-Мехико».

60-е ознаменовались троллингом британцев. Morris/Austin Mini (сейчас BMW штампует имитации под него специально для [ТП](#)) выиграла то самое Монте-Карло, наподдав своим движком от газонокосилки всем итальяским [альфам](#) и прочим мерседесам, доказав, что на узких трассах манёвренность на голову важнее.

70-е — появление первых монстров: Opel Kadett и Ford Escort. Они были таки заднеприводными, так что пилотировать их на гравии и льду было неиллюзорно сложно, дрифтерам такое и не снилось.



О-о-о-чень мэдлэнный езда

Также отметилась Lancia Stratos, выигравшая чемпионство в 74-76 годах. [Хитрый план](#) макаронников состоял в том, чтобы вкрутить движок Феррари в заново спроектированное шасси, а затем быстро, решительно раздать инвентарных пиздюлей на трассе. Fukk3n w1n!



Ты не видел настоящих раллийных машин. Lancia Stratos жалеет тебя, %username%!

80-е — эра винрарных машинок. Первая из них была Audi Quattro. [Сумрачный немецкий гений](#) запихнул в кузов спортивного хетчбэка (3 двери же!) полный привод от армейского внедорожника бундесвера и спаял его с турбонаддувом. Итоговая вундервафля, несмотря на безблагодатную развесовку (двигатель перед передними колёсами), порвала всех и сделала нехилую рекламу только-только возрождённой Audi. С тех пор и повелось ставить на Ауди постоянный симметричный полный привод. Вообще говоря, вся раллийная группа Б состояла из натуральных монстров. К примеру, Пежо 205 T16 при весе под 950 кг и объёме двигателя 1,7 литра имел под капотом почти 500 лошадиных сил. Это вам не скамейку на багажник ТАЗа поставить. Или Ford RS200, который на прямой 1/4 мили обгоняет Lamborghini Gallardo и разгоняется до сотни быстрее McLaren F1. Причём для омологации необходимо было выпустить минимум 200 серийных автомобилей, которые и по сей день остаются объектом лютого фапа коллекционеров всего мира. Ибо когда у тебя есть, например, серийная Lancia 037, говном себя ощущает даже богатая быдлота в Кайенах.

Вторая — Lancia Delta. FIA заметила, что 600-сильные вундервафли (вроде того же Кватро или простой Дельта S4) неиллюзорно могут превратить зрителей по обочинам трассы в [отличную начинку для шавермы](#), вследствие чего взяла и упразднила группу Б. Хитрожопые макаронники извернулись и построили Integrale на базе серийной тогдашней Delta. Сия машина овладела ралли на 5 лет: с 1987 по 1992, [анально доминируя](#) над остальными Рено и Пежо. Тогдашние серийные Лянчи сыпались, аки ёлка после [8 марта](#), но их брали, ибо «Хочу такую же, как у того чела в телике, что привёз всем полчаса».

Была еще и третья: Renault 5 Turbo. Лягушатники, как и все, впихнули в машину турбированный мотор пиздецовской мощности, но не под капот, а прямо за спину водителю. Похуй, что воняло и водителю мог оглохнуть, зато идеальная развесовка по осям. А размер «Оки» вкупе с сильно облегченным кузовом просто таки вынуждал соперников лососить отборного тунца. Обратной стороной вина машинки стало +100 очков к [героизму](#) пилотов. Детям перестройки широко известна по фантикам от «[Бомбобомов](#)». Причем ее дорожная версия — Renault 5 GT Turbo — носила вне этой страны кличку «Coffin» из-за лютого несоответствия внешнего вида и динамики, что часто приводило ее пилотов к самовыпиливанию, а оппонентов по светофорным гонкам — к лютому баттхерту, поскольку при внешности «Оки» обладала динамикой получше младших Porsche.

Кроме того, упоминание о ралли 80-х сразу вызывает в мозгу любителя этого вида спорта воспоминания о группе Б, которая появилась в 1982-м году. Все самые звездные машины ралли: Audi Quattro, Lancia 037, Renault 5 Turbo — как раз участники этой дисциплины. В группе Б не было ограничений по мощности автомобиля. Чтобы автопроизводитель мог выставить своего железного коня в этой группе, достаточно было выпустить всего 200 его «дорожных» аналогов. Такой либерализм привел к тому, что со временем раллийные болиды не уступали по мощности консервным банкам Формулы-1. Раллийные пилоты на таких быстроходных агрегатах в буквальном смысле летали по трассам. Это зрелище завораживало зрителей, и вскоре по популярности с группой Б не могли конкурировать даже рок-звезды. Но все веселье, к сожалению, быстро закончилось. Чтобы управлять машинами, набравшими к 86-му году пугающую мощь, стальных яиц и хорошей реакции было уже мало. Гонщики стали просто не успевать за машиной. Начались аварии, которые отправляли зрителей и пилотов вовсе не в больницу. Последней каплей стала трагедия с лидером заводской команды Lancia Хенри Тойвонен и штурманом Серджио Кресто. Они лидировали в ралли Tour de Corse, но помешал им встать на пьедестал горный участок, где они по непонятной причине вылетели с дороги в пропасть. Это привело к тому, что FISA закрыли с 1987 года группу Б. На смену ей никто не пришел, поэтому ралли 1982-86 годов были и остаются самыми зрелищными и самыми скоростными; а с пилотами, выступавшими в этой группе, по уровню мастерства уже никто не сравнится.

90-е — время японских производителей, бешеных шотландцев и летучих финнов: сначала Toyota попросила Lancia с первого места, потом подтянулись Subaru и Mitsubishi с Impreza и Lancer. Неплохо катался Ford Escort, но на фоне монстров группы В был [уже не топт](#). Ближе к окончанию декады французы подумали, подумали и придумали запихнуть в мелкий корпус Peugeot 206 мощный движок и полноприводную трансмиссию, продоминировав три года. Но в итоге догадались выставить на ралли купе-кабриолет (!)^[1], вследствие чего теперь в WRC не выступают. Всё это время, разумеется, периодически выигрывали очередные Импрезы с Эво, но их лафа длилась недолго. Сумрачные французские гении теперь поиздевались над другим хетчбеком концерна PSA, родив на свет Citroen Xsara WRC, а затем и C4 WRC. В общем, с 2004 по 2009 год французы невозбранно доминировали, а Форд со своим Фокусом и финнами пытался составить им конкуренцию, успешно это дело зафейлив. Устав смотреть на этот ужас, FIA решительно решила поторопиться с решением о закрытии решительно всех заебавшего WRC с решительно охуевшим от таких дел Ситроеном.

Кроме того, не стоит забывать про IRC, который совсем не чятик. Кстати, года три этап проходил в России, в Выборге. Упомянем и намного менее зрелищные любительские ралли, причем очень часто проводимые за свои деньги. У них [вот такие](#), а у нас они называются ралли третьей категории или что-то в

этом роде. Доставляют тем, что для участия не нужно суперболидов, можно и на дедовском [Москвиче/Запоре/Копейке](#) прохватить. Ну и ретро-ралли на машинах стоимостью over 9000 тыщ денег, которым стукнуло больше 30 лет, сплошное позерство (хотя и там всякие дядечки из бывалых могут вжечь, но обычно просто [понтуются](#)).

И пусть большинство из этих машин ты знаешь лишь по фантикам от [Turbo](#), а олдфагъ видел их в пѣдѣраче «Chrono» по РТР и православномъ журнале «За рулемъ», но, тем не менее, благодаря этим машинам ралли стало тем, что ты видишь на своем мониторе, %username%.

Hall of fame



Das арийSSкий wunderwagen Audi Quattro [чеканным шагом идет](#) к ональной доминации над соперником.



zOMG!11 It's Opel Kadett! We're PWN3D!!!11



Renault 5 Turbo. As seen on Bombiboms. Олдфагъ ностальгируэ.



Lancia Delta Integrale. Расово верная раллийная раскраска и каноничный внешний видъ.



Кавайная Toyota Celica выполняет ракетджамп.



Ford Escort RS Cosworth. Его огорчает, что он — папа твоего кредитного Фокуса.



Ford Focus RS WRC в донельзя каноничной раскраске от Martini, за рулѣм - МакРей.

Команды

В национальных классах (всяческих группах N и т. д.) [невозбранно](#) всех заруливают Subaru и Mitsubishi: правда, стоит заметить, что нынешние Impreza и Evo X (снабжѣнные в расчѣте на хомячков сабвуфером, климат-контролем и [далее по прейскуранту](#)) официально™ признаны не теми. А в WRC (World Rally Championship) все [сливки](#) невозбранно снимают Citroen и Ford ([с вы-сами-знаете-чем](#)). Конечно, раллийные версии C4 и Focus имеют с гражданскими общий только кузов и шильдики, но факт остаѣтся фактом: Impreza WRX и Evo — раллийные легенды с полным приводом даже в самом дохлом варианте теперь стабильно ведут борьбу между собой в своем классе. Mitsubishi, Subaru, а с ними и Suzuki, глядя на такое положение дел, помножили на ноль свои команды в WRC. А Фокус и C4 ни в одном варианте полного привода не имеют Форд и Citroen.

[2009.WRC.Finland.Novikov.Jump.Inside.View](#)
Полѣт намана! На 26 секунде чѣтким словом «джамшутинг» описываются все потуги русских в ралли.

Впрочем, на это есть и объективные причины: времена, когда в Subaru над всем царило и правило отделение Subaru Tecnica International (это то же, что и AMG для мерседесов или M GmbH для бумеров), когда ради пушкого охлаждения раллийного радиатора делали рестайлинг передка (помните, когда няшную круглоглазую импрезу, на которую можно полюбоваться в NFSU, сменила неведомая ёбаная хуйня, на которую в свою очередь можно полюбоваться в NFSU2) давно прошли. В 2005 ВНЕЗАПНО выясняется, что в WRC всё решает бабло. Citroen за бабло строит охренительную машину, не имея даже опыта работы с полным приводом. Субаровцы, конечно, отмазывались, мол, у нас оппозитник, его хрен форсируешь, но **слив был неизбежен**. Вместе с Subaru и Mitsubishi в говно скатился и сам WRC. Поскольку в FIA в 2009—2010 совсем обнюхались **кокаинума** и спустили весь бюджет на шлюх, то Формулу-1 и Чемпионат мира по ралли ждали новые весёлые регламенты в сезоне 2011. И если Формула отделалась лишь парой фундаментальных изменений (вроде отмены дозаправок и прочего), то WRC, ради лулзов и ради того, чтобы, наконец, внести интерес в чемпионат, в котором уже пару лет Ford и Citroen одиноко играют в игру «какая команда первая разобьет все свои машины», решили перевернуть с ног на голову. Был выпилен под ноль собственно класс WRC (то есть теперь такие знаменитые пепелацы как Impreza WRX, Lancer EVO, Focus WRC, C4 WRC, созданные для ралли, не могут участвовать в ралли, так как они не считаются раллийными), и теперь ралли представляет собой гонку таких «девичьих» машинок, как, например, Ford Fiesta, Mazda 2 или Citroen DS3.

Пилоты

Себастьян Лёб

Самый успешный чемп (девятикратный!) в автоспорте, обожаем Ситроеном и его фанатами за результаты, ненавидим всеми остальными за то же самое. Являет собой одну из причин скатывания WRC в сраное говно. Одно время опережал по числу побед на ралли всю команду Ford вместе взятую. Каждое ралли начинает с таким лицом, будто его выдернули из недельного запоя и заставили гоняться. По оценке специалистов, обладает мощностью 80 л.с. — убравшись как-то на дистанции в овраг, проиграл несколько минут, которые уверенно отыграл на следующий день; по оценке директора соперничающей команды, для этого нужно было обладать запасом не менее восьмидесяти кобыл. Примечательно, что Ситроен ради своего Лебушки пойдет вообще на что угодно, начиная от банальной командной тактики и заканчивая покупкой главного соперника.



Бэмж Чемпион

Свалил-таки, но в сезоне-2015 заехал на один этап в Монако, где расхуярил колесо и финишировал в итоге восьмым. Впрочем, у Лебушки есть планы и поинтереснее, например, стать третьим после Макрея и Бернса раллистом и **компьютерной игроушкой**. Как показывает опыт вышеупомянутых бриттов, для самого Себа это может кончиться плохо.

Петтер Сольберг

Рыжеволосый норвежский тролль. Чемпион мира 2003 года за рулём расово верной синей Субару Импрезы. После этого были фэйлы. В 2008 руководство Subaru в связи с мировым кризисом самовыпилилась из WRC. Но кататься-то хочется, и Петтер основал собственную раллийную команду — Petter Solberg WRT. Бабло кончалось, а Себастьян Лёб все продолжал всех уделывать. Потому в 2012 г. Сольберг начал выступать за Ford World Rally Team.

Прозвище этого гонщика — «Голливуд». Увидев 99,9% его фотографий с лыбой во всё лицо, даже если только что тот сделал пару «бочек» и улетел в кювет, понимаешь, за что. Тем не менее, назвать его медленным язык не повернётся. Алсо, имеет старшего брата Хеннинга Сольберга.

Себастьян Ожье

Француз. В 2011 году неиллюзорно доставлял в Ситроене, сравнявшись по количеству побед с Лебом. Считался его преемником, но ВНЕЗАПНО решил восстать против командной тактики. Понятное дело, что Царю всея Ситроена Лебу это не понравилось и Ожье был быстро и решительно выкинут на мороз. Осел в Фольксвагене, покатался на Шкоде, которая по сути — прототип этого самого Фольксвагена, а когда те, наконец, построили Polo для участия в WRC, преемник Лёба лихо запрыгнул за руль и с первой попытки сделал то, что, собственно, преемнику Лёба и полагалось: в 2013-м реальных конкурентов у него практически не было (Лёб провёл всего 4 гонки в качестве прощания с WRC, а Ожье за два этапа до конца в своей сраной Франции оформил титул чемпиона мира). Хотя девятикратный всё же неплохо потроллил своего бывшего коллегу по Ситроену, выиграв у него 2 гонки в Монте-Карло и Аргентине, оставив фанатам много **еды** для размышлений на тему «а что если бы...» Перед окончанием сезона 2016 Фольцы ВНЕЗАПНО объявили об уходе из WRC из-за **дизельгейта**, посему сабжу пришлось уйти в Форд, ибо места в Ситроене и Hyundai были забронированы, а новенькая Тойота ему пришлась **не по нраву**. ИЧСХ, на новой машине сумел-таки выиграть первую гонку в сезоне 2017 (причём это первая победа Форда в Монте-Карло с 2006 года), хотя и не без помощи самовыпила Невилля с трассы. Взял титул и в 2017. В

2018 берёт титул опять, несмотря на наличие аж двух соперников (Нёвилль и Тянак), которые, впрочем, в [последний момент](#) феерично слились.

Яри-Матти Латвала

Яри-Матти Латвала — безумный финский отморозок самый быстрый и самый опасный пилот в современной истории. По сути являет собой реинкарнацию Колина МакРея.

[Latvala crash on Final SSS in Mikolajki - Dzwon](#)
[Latvali na superoese](#)
Польский провал

Доезжает до финиша по большим праздникам, хотя несется к ним, как правило, быстрее всех, а графики прохождения им сплитов похожи на обвал финансовых рынков во времена кризиса.

Способность мыслить рационально отсутствует напрочь. Даже если везет ближайшему конкуренту полминуты, все равно вдавит газ в пол, высунув язык, и будет опережать этого вашего Лёба на пару десятков секунд на длинном допе, а всё ради того, чтобы перевернуться за несколько километров до финиша. За примерами далеко ходить не надо: только в новейшей истории это Монте-Карло-2012 (шел первым с отрывом 30 секунд уже к СУ4, а потом ВНЕЗАПНО наехал на проледь на дороге и перевернулся) и Мексика-2012 (ещё в начале ралли разьебал подвеску, а ближе к концу, наверстав упущенное и борясь за 3 место с Сольбергом, делал аки Сотона за два допа до конца ралли с отрывом порядка 20 секунд от топовых пилотов и вновь [сделал бочку](#) на девятом сплите из 10). Ну, а самый известный провал в карьере безумного финна произошёл на ралли Польши 2009 года, когда он за 100 метров до финиша попал в абсолютно нелепую аварию на спецучастке ралли-спринта. Мало того, что у Фордов из-за этого не получилось сделать дубль (Хирвонен был первым, а Латвала до аварии шёл вторым), так они ещё и потеряли очень важные очки в командном зачёте и по сути подарили их своему главному сопернику — Ситроену. В 2013 перешёл в VW, где устроился вторикеллой у Ожье, остепенился и почти перестал бить машины на каждом повороте. Тем не менее, второе место в личном зачёте просрал-таки бельгийцу Невиллю. В сезонах 2014 и 2015 продолжал вторикеллить в Фольксвагене, бить лёбовские рекорды средней скорости на финских трамплинах и выигрывать ничего уже не решающие после очередного досрочного чемпионства Ожье гонки, потихоньку резервируя себе серебро в общем зачете. Однако сезон 2016, мягко говоря, не задался, ибо он окончил его ажно [шестым](#).

Микко Хирвонен

Расовый финский раллист. Начинал как частник, потом потихоньку перебрался в Форд, где составлял основную конкуренцию Лебу. Во многом благодаря его аварии на ралли Великобритании-2011 Себ стал восьмикратным. После чего Ситроен, испытав баттхерт от такого титула, быстренько выкупил парня, и Микко вторикеллил у лягушатников на месте менее сговорчивого Ожье, параллельно снимая забавные видеоролики о [своих путешествиях по этапам WRC](#). Задолбавшись, вернулся в Форд, где и завершил на четвертом месте сезон-2014, а вместе с ним и раллийную карьеру, сняв напоследок [особо трогательное видео](#).

Евгений Новиков

Надежда всяя России в WRC. По меркам ралли, да и вообще серьезных гоночных серий — школота, 22 года (для сравнения — Лебу на момент первого титула было 30, а МакРею — 27). Русская версия Яри-Матти Латвалы — по трассе летит либо до финиша, либо до первого препятствия. С 2013 года выступает за заводскую команду Qatar M-Sport WRT (бывший Ford). Там продолжил дело Латвалы, разьебав свое корыто на 4-х этапах из 7-ми пройденных: на ралли Монте-Карло боролся за 3-е место с Дани Сордо, но не удержал машину, ударился колесом и сломал подвеску (из-за чего колесо отвалилось); на ралли Швеции шел пятым с комфортным отрывом (при этом и за четвертое место бороться не стоило, поскольку отставание от него было очень нехилым), но ВНЕЗАПНО вылетел; на ралли Греции шел первым с отрывом в 39 (!) секунд, но так же ВНЕЗАПНО налетел на камень, и его машина получила серьезные повреждения (в результате финишировал 9-м); а на ралли Италии в самом начале 2-го СУ и вовсе превратил свой Ford в груду металлолома.

Колин МакРей

Эпический шотландский [камикадзе](#), прославившийся не столько победами (хотя их было предостаточно - 25), сколько убойными авариями и винрарной серией гоночных симуляторов в свою честь. Чемпион мира по ралли 1995 за рулём не менее расово верной, чем у Сольберга, синезёлтой [Субару](#) Импрезы. Собсна, у большинства людей ралли ассоциируется именно с ним, что вызывает лютую попоболь у фоннатов Лёба (оно и понятно, ибо мы знаем, как лягушатники [дружат](#) с англичанами). При жизни (да и после смерти тоже) был люто, бешено обожаем не только школотой, игравшей в его именные гонки, но и давними фанатами ралли. Фактически являл собой полную противоположность Царю Всея Ситроена, ибо стиль вождения Себушки уныл чуть менее, чем полностью, чего не скажешь про МакРея, который закладывал эффектные выражи даже в тех поворотах, где это

теоретически невозможно. Хотя Колин любим зрителями даже не столько за умение эффектно валить боком, сколько за то, что часто, даже расхучив машину в щепки, был способен при помощи ~~говна и налож~~ матюков, молотка, лома и пинка в «кормушку», более-менее отремонтировав своё ведро, выигрывать ещё три допа подряд, заставляя охуевать соперников (за примерами далеко ходить не надо: Финляндия'92, RAC-ралли'95, на котором он завоевал титул, Кипр'02). Также можно отметить его упрямство и неуступчивость. Пример — после аварии в Корсике'00, где чуть было не склеил ласты, наплевал на советы врачей и поехал на следующее же ралли. Имел кликухи Летучий Шотландец (во-первых: потому что он высоко прыгал на трамплинах, и во-вторых — **потому что он шотландец**) и МакКрэш (ибо после аварий его машины выглядели так, будто они попали под пресс).

Бросив мотокросс и заручившись помощью прославленного папы-раллиста, быстро подрастающий шотландец сразу же захватил пару чемпионств в чемпионате Англии, не забывая при этом отмечаться и в других гоночных сериях (например, в британском кузовном первенстве, где он выпиздил с трассы одного из соперников, за что чуть было не получил целебных от папочки оного). Дабы талант не пропадал, в 1993 руковод командой Prodrive, производившей гоночные субары, пригласил его в заводскую команду Subaru, после чего всё и заверте... На протяжении сезона '93 **молодой и амбициозный новичок** успешно вторриkelлил своему кумиру Ари Ватанену и при этом впервые в жизни одержал победу (Ралли Новая Зеландия'93). Но лафа длилась недолго. В 1994 на место ветерана Ватанена пришёл двухкратный чемпион WRC, испанский перец Карлос Сайнс. В итоге, в первой половине сезона Карлос лидировал, а у МакКрэша **было лишь одно очко**. Это продолжалось до тех пор, пока **ВНЕЗАПНО** Карлос не упустил лидерство, в то время как МакКрэш, опять же, победив в Новой Зеландии и на последнем ралли сезона (Network Q RAC Rally'94) обогнал таки в гонке Матадора (которому местные болельщики бросили на дорогу бревно и таким макаром лишили его титула, который уплыл к лягушатнику Ориолу на Тойоте), став 4-м в общем зачёте. А в сезоне '95 Летучий Шотландец окончательно порвал со статусом вторикеллы и бился за титул на равных с Сайнсом и Тойотами^[2], и таки взял чемпионство, при этом став первым британским чемпионом мира по ралли и самым молодым чемпионом мира по ралли *в истории* (27 лет 109 дней, этот рекорд до сих пор не побит). **EPIC WIN!!!**

После этого началась эра Томми Мякинена (тогдашнего финского Лёба), из-за чего МакКрэш в отчаянии стал ещё больше корёжить свою Импрезу. После трёх зафейленных сезонов в 1999 году пришлось уйти за баблом в Форд — тестировать новый Фокус (тогда ещё совсем свеженький). В итоге — 2 победы (Сафари'99 и Tap Rallye de Portugal'99), 9 сходов подряд (!!!) и 6 место. В сезоне '00 дела пошли лучше, но до второго титула было всё равно далековато. Единственный реальный шанс взять титул за рулём Фокуса предоставился в 2001-м - тогда фордовцы окончательно вылечили детские болезни Фокуса, и к концу сезона МакРей подходил в статусе лидера чемпионата. Лишь на последнем этапе он всё запарол, рано войдя в широкий поворот и расхреначив машину в хлам. Ошибка стоила **двух очков**, проигранных Бёрнсу. По окончании контракта с Фордом, в 2003-м вместе с Сайнсом пришлось валить в Ситроен. **Конец немного предсказуем**, так как это была не его команда (там только-только подрастал Лёб), не его машина, **не его время**. Чуть позже отметился сначала на Дакаре, а потом — в Ле-Мане (причём весьма удачно, прикатив на Ferrari 550 3-м в своей группе), не забывая приезжать «в гости» и в WRC в 2005 и 2006 годах. Также отметился в пиндосском чемпионате по экстремальному ралли X-Games, где завоевал у тамошних пиндосских гонщиков (вроде Кена Блока или Трэвиса Пастраны) неебический авторитет и доставил болельщикам тонны лулзов, вроде **«бочки»** в стиле «Перевернулся — и поехал дальше».

Незадолго до смерти Колин планировал вернуться в WRC в 2008 в составе одной из частных команд, а также выступить на Дакаре на какой-то вундервафле на биоэтаноловом топливе, пропихнуть раллийный автомобиль собственной разработки в автоспорт, а также выпустить ещё **over 9000** гоночных автосимуляторов в свою честь (правда, Codemasters сейчас успешно делает это и без него). Но увы, **первым трём планам не суждено было сбыться**. 15 сентября 2007 МакРей разбился на личном вертолёте, в результате чего к Создателю отправились сам МакРей, его сын, приятель сына и приятель самого МакРея. Данная трагедия закончилась тем, что фанаты ралли начали почитать МакРея чуть ли не как святого (аки фоннаты Формулы-1 Сенну), а интернет-срачи на тему «МакРей vs Лёб» не утихают до сих пор. R.I.P.

Алсо, есть ещё один раллист по фамилии МакРей — Алистер, младший брат Коляна, в том же 95-м ставший чемпионом Англии по ралли и выступавший в WRC за Hyundai в 2000—2001 и Mitsubishi в 2002—2003 гг., но сейчас не такой годный и прозябающий сейчас в менее серьёзных чемпионатах.

Маркус Гронхольм

Ещё один пилот из Финляндии, двукратный чемпион мира 2000 и 2002 года. В многочисленных интервью генерировал тонны лулзов, а всё потому, что, в отличие от большинства пилотов, никогда не боялся

Colin McRae Bunnings Jumps-Rally Australia 2001

Летучий Шотландец такой летучий... Нет, серьёзно!

Colin McRae Crash NO FEAR

Тот самый Barrel Roll в исполнении МакКрэша на ралли X-Games. Пастрана в ахуе

COLIN McRAE Craziest Moments of the RALLY LEGEND

Как поправлять аэродинамику <https://www.youtube.com/watch?v=W7Z35nw5rQ>

«Ёбучий вертолёт!» (тот чуть не влетел в кормушку)

colin mcrae testing jordan formula 1 car 1996

Таки да, он и на болиде Формулы 1 успел покататься **Colin Mcrae's New Car R4** Вундервафля МакКрэша в действии

Marcus Gronholm's Funny Moments

Маркус Гронхольм

говорить то, что думает.

Уже в свой первый полный сезон оформил чемпионство за рулём Пежо. Через два года выиграл чемпионат ещё раз, всё на той же винрарной Пежо 206. К сезону 2004 года лягушатники решили запилить самовозку Пежо 307, но не взлетело. Целых два года Гронхольм ебался с этим ведром, у которого на каждом этапе что-нибудь ломалось. При этом Маркус умудрился одержать единственную победу на ралли Финляндии 2004 со сломанной коробкой передач, затроллив журналиста на финише, сказав, что этой сраной машине хватит и трехступенчатой коробки.

В 2006 году перешёл в заводскую команду Форд рулить этим вашим Фокусом. Первый сезон в команде стал разогревом перед эпичной битвой с Лёбом в 2007 году, когда казалось, что ничего не помешает Маркусу выиграть третий титул, но пара сходов в конце сезона лишила финна всех шансов. Sad but true.

В итоге Маркуса заебал этот чемпионат мира имени Лёба, и он ушёл из ралли после сезона 2007, вернувшись позже лишь на двух этапах в 2009 и 2010 годах. В данный момент занимается бизнесом в Финляндии, лишь изредка участвует в тестах раллийных болидов и учит молодых ~~нжельников~~ пилотов.

Джиджи Галли

Второй лулзогенератор от WRC. Любимец публики, особенно итальянской. Любим за юморной и шепутной характер. За здоровое расписдьяйство и харизму. Ездить умеет. Причём не только на машинках. Причём не на машинках ездит так же как на машинках. Способен после не идеального прохождения СУ выйти из болида и в ярости навешать реальных пиздюлей разяве-штурману.

[Gigi Galli Attack! \(Rally New Zealand 2005 LANCER WRC'05\)](#)

Галли таков: больше дела, но не меньше слов.

Зрители-лемминги

В силу желания пиплом зрелищ и хавки, оный пипл стремится оказаться как можно ближе к траектории следования ралли-пепелаца, причём не только, к примеру, вылезая на дорогу или там вытягивая вбок свою культяпку с фотиком, чтобы добиться няшного кадра, но и порой перебегая дорогу перед экипажем.

Особо одаренные не дают гонщикам скучать, стараясь модифицировать трассу, проще говоря, накидать перед машиной чего-нибудь, что подвернется под руку. После того как пилот уберется с трассы, имбецилы радостно подбегают к нему и стараются всей толпой вытолкать обратно, чтобы тот доехал до финиша и не лишал зрелища в будущем. Потому как толкать пепелаца — главное, для чего зрители допускаются на трассу. Ну, еще у них изымают пленку, в случае чего, чтобы приобщить широкую аудиторию к зрелищу крашей и прочих значимых событий.



<https://www.youtube.com/watch?v=tuCRZWAhMq0>

Типичный выпил зрителей

Лулзы

- Команда расовой японской компании Subaru, в своё время бывшая лидером в сфере ралли гонок, сделала некий профит на своих выступлениях в WRC, и немалым вкладом в этот профит был труд двух выдающихся пилотов: упомянутого выше МакРэя и Ричарда Бёрнса. Примечателен тот факт, что после ухода из Subaru оба пилота стали героями при непонятных обстоятельствах. Бёрнс умер от рака, МакРэй разбился на личном вертолете. Ещё примечательнее, что оба пилота, как известно, запустили свои серии раллийных симуляторов. И если Colin McRae Rally пришлось народу по нраву, то Richard Burns Rally, где можно регулировать всё, вплоть до жёсткости каждой пружины на отбой в отдельности (sic!), нет, ибо ни один из игрозадротов не поймёт, зачем регулировать жёсткость каждой пружины на отбой (а 95% ещё и не поймёт, что это такое).
- После постоянных сливов в WRC руководство раллийного отдела Subaru впало в депрессию и выйти из нее смогло лишь путём приёма большого количества веществ — иначе как передозом не объяснить то, что произошло потом. Самостоятельно выпилившись (времененно) из WRC, Subaru наняло небезызвестного гонщика Кена Блока, который своим умением жечь резину, высоко прыгать и виртуозно проходить повороты был призван отвлечь внимание от временных проблем команды на раллийном поприще (хотя, скорее, для раскрутки Субару в USA), что он с успехом и проделывал, исполняя неиллюзорно доставляющие трюки на своём кислотно окрашенном Subaru Impreza WRX STI. История на этом не закончилась. Блок, согласившийся на всю это хуйту с Subaru только потому, что они обещали пробить ему место в WRC, слегка охуел от того, что Subaru из этого самого WRC благополучно самовыпилилось. Как следствие, Кенни показал самураям голую американскую жопу и гордо ушёл в Ford (патриотично же!). В Ford'e его приняли с распростёртыми объятьями и выполнили то, что обещали самураи из Subaru — вписали Блока в WRC. Собственно, с тех пор он там катается на последних местах с сияющей улыбкой, периодически нелепейшим образом сходя с дистанции.

- В этапе WRC, проходящем в Финляндии (оно же ралли «Тысяча озёр»), многие пилоты **стремятся показать свои таланты** путём побивания рекорда по дистанции прыжка с трамплина. Постольку поскольку трамплинов этих на спецучастках хоть жопой жуй — летают пилоты очень активно, но далеко не всегда успешно возвращаются на землю после отрыва от земли. Кстати, наш Женя Новиков (гордость и надежда в WRC **всех русских**: ещё бы, в 2009 году арендовал за спонсорское бабло машину у самого Ситроена!) тоже отличился. На трамплине он «забыл» сбросить газ и пролетел около 55 метров. Ему потом дали приз за то, что у фотографов появилась хорошая заставка для заголовка отчёта о ралли, и пиздюлей за раскуроченную подвеску.
- Как и в F1, в ралли есть доставляющие пилоты, вроде Маркуса Гронхольма, который однажды умудрился не заметить, что у него отвалилось колесо, и финишировать на трёх колёсах. Также, штурмана того же Маркуса на этапе в Турции анально покарал спецучасток, путём протыкания задницы пресловутого Тимо-штурмана заботливо оставленным на дороге приводным валом прямо через днище и сидуху. Также удивительным водительским талантом отличается вышеупомянутый Петтер Сольберг, раллийный пепелац которого как-то **уехал без него**.
- WRC показывали по каналу ВГТРК Спорт. Но поскольку столько профита от рекламы, сколько F1, ралли не дает, его задвигали на самое удобное время (2 часа ночи, например).
- Год-два назад в ралли воткнули *Калину*, по-видимому, исключительно ради лулзов для окружающих^[3].
- Лёб всю жизнь ездит только на Citroën, но при этом опережает команду по числу побед на ралли.

<p>Вылет.mp4 Ралли в России</p> <p>Прикол на Ралли. Онборд. Авария. Смотреть всем!! Пятки уберите нафиг</p>	<p>WRC 2010 Turkey Saluk MEGA FLY</p> <p>Чего-то у нас уже нету Turkey Rautiainen Stone Up His Ass (not a stone, a steel bar) Спецучасток анально карает штурмана</p> <p>Тормози - х*й попадешь! Тормози, хуй попадешь!</p>
---	---

Colin McRae Rally or Richard Burns Rally?

Тот самый эпический игросрач, что кошернее — серия Colin McRae Rally или же Richard Burns Rally? Начался давно, собственно с выходом RBR, поскольку CMR появилась таки раньше.

В свое время невыносимо отвратительный журнал «Клаксон» давал рецензии на стародавние версии этих игр. И если Colin McRae был облит любовью и обожанием (в гараже можно открыть капот и поглазеть на движок своего Ровера, ня!), то после RBR автор долго возмущался по поводу узких трасс (нет, блджд, в лесах [Хоккайдо](#) у вас будут арийские автобаны!)

А разгадка одна: CMR запилили гоночки с низким **«порогом входа»**, в которые простой обыватель может поиграть на клавиатуре. RBR же отличился абсолютной невозможностью играть на клавиатуре без кучи часов **задротства**, да и наличие руля тоже требует автосимскилла уровня не менее 80. Конец немного предсказуем: CMR периодически радует всех юных фанатов новыми выпусками, тогда как фанаты труп-автосимулятора RBR фалломорфируют в ожидании самодельных патчей, которые наконец-то позволят играть по сети и добавлять новые трассы, попутно при этом выучив и так небольшой список трасс до последнего дерева.

Итого, серия CMR — в основном доставляющие игры, любимые всеми кроме духовно богатых **труЪ-гонщегов**, ЧСВ которых измеряется пропорционально квадрату очков, таки набранных в ниипацца сложной и столь же унылой RBR, а RBR, в свою очередь, труЪ-симулятор, где все по-настоящему, в отличие от CMR, которое, соответственно, коммерческое говно для быдла, вроде NFS.

Как вы понимаете, нельзя сказать, что пациент X — херня, а пациент Y — конфетка. У каждой игры есть плюсы и минусы. У RBR — это действительно реалистичность, вынуждающая играть через руль и таким образом почувствовать, «как оно», хотя бы в рамках, которые позволяет компьютерная игра в общем смысле этого слова; при очевидном минусе — сложности освоения. У CMR — это наполненность контентом, куча машин, азартность игрового процесса при очевидном имидже «игры для многих», «аркады». Хотя назвать полностью аркадой CMR нельзя — достаточно вспомнить, например, Microsoft Rallysport Challenge — при доставляющей графике и машинах управление там куда более аркадно и похоже на НФС эпохи андерграундов-карбонов.

CMR, кстати, даже после смерти МакРея продолжала приносить профит Codemasters. Из названия,

впрочем, исчезло имя шотландца, а ралли в какой-то момент заменили на джимхану и мясо а-ля destruction derby. А потом внезапно опять сделали [ралли](#). Получилось неоднозначно, но это в любом случае куда ближе к исходной серии, чем предыдущие две (три) «грязные» игры.

Продолжение банкета

В 2010 году жидомасоны из FIA (которые крышуют и Формулу-1) таки расщедрились на официальные игры по WRC и F1. Оба пациента вышли весьма знатными. Наконец-то появилась нормальная физика как управления (машинки гоняют в разы более логично, чем в том же Dirt или CMR2005), так и окружения (заборы проламываются, деревца ломаются, машинки рассыпаются в красивые ошметки) + всё это счастье полностью лицензировано. То есть если вы играете за Хирвоненна, то за рулём, кто бы мог подумать, будет реально сидеть Хирвонен, и не только сидеть, но и моргать глазами, матюгаться в авариях и смешно строить недовольные гримасы.

А еще

Есть весьма неплохой симулятор Ралли-Троффи. Да-да, именно так. Появился он раньше RBR, по сложности управления не намного проще. Но самое главное в нём — машинки. Старые (60-70), но очень милые. Чего только стоят Renault Alpine A110 или Фиат. Управляются они невероятно сложно, если в RBR можно задрочить газ, то тут малейшее нажатие в повороте заканчивается 200% разворотом; без педалей ездить дальше 1 группы невозможно. Да и трассы весьма трудные. Но всем похуй старый винрар, ведь сейчас [С ТАКИМ ТО ГРАФОНОМ](#) делают игры.

Примечания

- ↑ Фактически это купе, крыша на нем жесткая. Этот серийный пепелац может ее откидывать и быть православным кабриолетом, но вот раллийная вундервафля так не умеет, ибо нехуй. Беда в том, что проблем с жёсткостью кузова избежать не удалось, даже заварив крышу. Да и выглядит Peugeot 307 с закрытой крышей хреново, спасибо отключенному ради двухсекционной крыши задку.
- ↑ Впоследствии дисквалифицированными в полном составе по итогам чемпионата за читерство в виде фиктивной ограничительной шайбы на турбонагнетателе
- ↑ В национальных группах ТАЗы были почти всегда, ибо дёшево и не жалко (те же восьмёрки клубного ралли). Кстати, Приору и в WTCC пропихивали (кольцевые гонки кузовов), благополучно просрав на этом все деньги налогоплательщиков.

Ссылки

- [Русскоязычное сообщество Colin Mcrae: DiRT 2 и Colin Mcrae: DiRT 3](#)
-  [Русскоязычное сообщество про всякие ралли в ЖЖшечке](#)
- [Древний форум раллистов на авто.ру](#)
- [Тихая обитель хардкорщиков](#)



Спорт

Adidas Championat.com Dance Dance Revolution DTM Fandom Hard Gay
Let's get ready to rumble! NASCAR Pump It Up Remi Gaillard Ru football Special Olympics
Yao Ming Агния Сергеюк Айкидо Александр Друзь Александр Курицын Алкоголик
Альпинизм Андрей Кочергин Байкер Барщевский Бацька Бодибилдинг Боевые искусства
Бокс Ботинкометание Брюс Ли Букмекерская контора Ванкувер 2010 Вассерман
Велосипедист Владимир Турчинский Вуузела Выстрелить себе в ногу Геокешинг Го
Дайвинг Дворовые игры Демосцена Денис Черевичник Диггеры Егор Свиридов Жарков
Зидан Инна Жиркова Йога Кубик Рубика Лец ми спик фром май харт ин инглиш
Майк Тайсон Михалок Миша Маваша Монстр-трак Московская Олимпиада Моуринью
Ногомяч Олимпиада Оскар Писториус Параплан Парашют Паркур Пейнтбол Покер
Потому что гладиолус Преферанс Ралли Регби Респект таким парням Рестлинг
Рестлинг/Рестлеры Ритмическая гимнастика Российский футбол Руфинг Рыбалка
Рыжий Тарзан Скейтер Сноуборд Снукер Сочи 2014 Список известных шахматистов
Спортивное программирование Спортивное ЧГК Спортсмен Сталкеры Страйкбол
Стритрейсер Схватка двух йокодзун Тесак Турист Турникмены Фитнес-центр Формула 1
Футбольный хулиган Хардбол Хастл Хоккей Что? Где? Когда? Шахматы
Арнольд Шварценеггер Экстремальные городские игры



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива