

# Команды — Lurkmore

[← обратно к статье «Формула 1»](#)

## Винрарные

### Scuderia Ferrari

**Scuderia Ferrari** (*Ферры, Красные жеребцы, Фуры*) — самая старая и титулованная команда. Титулованная, потому что очень старая. Начала гоняться еще во второй гонке в истории. Основатель конторы, коммендаторе Энцо Феррари, давно отправился в небесный паддок, но дело его живёт и процветает. Ныне Феррари принадлежит концерну FIAT и возглавлялась фиатовским мегабоссом Серджио Марккионе (до 2014 года — ставленником самого Феррари Лукой ди Монтедземоло, его приезды на гонку традиционно приносили неудачу), пока тот не умер осенью 2018. В Италии команда обожаема до такой степени, что на собственно итальянских гонщиков из других команд торсиде откровенно наплевать. «Феррари — наше все».

В последнее десятилетие команда наиболее известна тем, что именно здесь Шумахер стал Семикратным и Красным Бароном, превратив своими бесконечными победами чемпионаты 2001—2002 и 2004 в праздник уныния и предсказуемости. После ухода последовательно Шуми, техдиректора Брауна, конструктора Рори Бирна и тим-менеджера Тодта, конюшня начала слегка скатываться, но недалеко. Сперва Кими внезапно выиграл титул, воспользовавшись внутренним срачем в Мухлярене, а затем регулярно Алонсо и даже один раз Масса боролись за победы по полной программе. Феррари знаменита тем, что довела принцип «командной тактики» до полнейшего уже трендеца и абсурда: в команде всегда есть обожаемый «первый номер» и совершенно бесправный пилот-хвостик, который даже тень на босса отбрасывать не смеет. Однако с сезона-2014 сложилась такая ситуация, что в команде оказались два чемпиона (Ололонсо и Айцман), вроде и вторикеллить некому, о чём ферры подтвердили вскоре, сняв с должности первого номера Альфонсо. В действительности, оказалось, что некому и незачем, ибо красные соорудили просто феерический трактор. Алсо, за год в команде дважды сменился руководитель (сначала турнули Доменикали, затем резко турнули пришедшего на смену ему Маттиаччи за фейл с контрактом Алонсо и общее отсутствие прогресса). Новый руководитель, Арривабене, выпер из команды половину технического штаба, и не зря, видимо, ибо Ферры наконец запилили что-то, похожее на болид Формулы 1, который уже даже быстро начал побеждать в гонках, но потом столь же быстро перестал.

### McLaren

**McLaren** (*Маки, Макароны*) — тоже старые и тоже титулованные, но не настолько. Традиционно пытаются перегнать Феррари, и это у них иногда получается. Основаны в 60-е одним шотландским новозеландцем по имени Брюс, который в очень скором времени самоликвидировался. В 80-е команду купил великий человек Рон Деннис, который и превратил её в сущего терминатора. Сперва с Лаудой, затем с Простом и, наконец, с Сенной Маки разорвали в 80-е годы буквально всех, вплоть до того, что в 1988 году выиграли все гонки, кроме ОДНОЙ. Эти годы незабываемы ещё и тем, как партнёры по Маку Прост и Сенна соперничали на трассе, срались в интервью и строили друг другу подковерные интриги. Середину 90-х Мацларен провел в кризисе, потом продал бессмертную душу немецко-фашистскому захватчику мотористу Мерседес и снова пошел к успеху — два титула с Хаккинемом, вице-чемпионства с Култхардом и Райкконеном. Но самым феерическим действием был чемпионат 2007 года, когда Деннис нашёл, наконец, новых Проста и Сенну — Алонсо с Хэмилтоном, которые и выигрывали, и срались, ну прям как в старые добрые времена. Незадолго до этого Деннис, натурально, спиздил у Феррари их секретные технологии, на чем был спален со страшной силой. Тайное всегда становится явным. Результат — бан Мухлярена от федерации и просранный Феррам титул. На следующий год Хэми все же отыгрался, выиграв титул почти случайно, и пока что это последний эпик вин команды.

Кстати, «Серебряные стрелы» — название нифига не самого Макларена, а его теперь уже бывшего моториста Мерседеса. Наиболее винрарные Макларен-Хонда 80-х были вовсе красно-белыми (цвета канцерогенного спонсора Мальборо), а изначальный цвет команды — вообще оранжевый.

В 2014, после люто зафейленного сезона-2013, за руль команды вернулся легендарный Рон Деннис, выкинув нахуй Мартина Уитмарша, и, как ни странно, позвав жирдяя Булье из Лотуса, но результаты особо не улучшились. С 2015-го Маки перешли на самурайские движки Honda, и японцы на пару с Деннисом начали обильно вешать лапшу на уши всем желающим про офигенный потенциал болида, но далеко на болтовне не уедешь, что продемонстрировали сначала провальные тесты, а затем и Австралия — старт обеих машин на последнем ряду (ВПЕРВЫЕ в истории Мака), сход Магнуссена ДО старта гонки, и финиш Баттона на одиннадцатом (последнем) месте в двух(!) кругах от лидеров. Такое чудо техники нужно было постараться сделать. Отсутствие титульного спонсора и общая унылость раскраски символизируют. Впрочем, небольшой прогресс таки наметился, ибо изначально задущенный моторчик потихоньку оживляют. Тем не менее, Рона Денниса в конце 2016 года вновь выкинули на мороз, а на его место встал однофамилец Росса Брауна по имени Зак. В конце 2017 отказались от двигателей Хонды в пользу клиентского мотора Рено, что несомненно ставит крест на чемпионских амбициях

команды по крайней мере до 2026 года, когда под новый моторный регламент должны придти новые автоконцерны типа Порше.

## Williams

**Williams** (*Вилки, Вилы, в 2005—2013 — Кривые Вилы*) — ненамного моложе Макларенов, уступают им по числу взятых титулов, но зато сильно превосходят по амплитуде взлетов и падений. Чем и прославились. Самый длиииниинный фейл имел место в 2005—2013 годах, когда не то что победы, но даже поулы и подиумы (а в 2006, 2011 и 2013 и очки) были строго по большим праздникам. Основаны конструктором с соответствующей фамилией сэром Фрэнком Уильямсом, знаменитым тем, что чуть не убится в аварии и с тех пор предпочитает передвигаться на инвалидной коляске.

В хорошие времена доставляли тем, что брали двух хороших пилотов и предоставляли им полное равноправие, а те на радостях не прочь были вынести товарища с трассы. Былинный пример — просранный Мэнселлом и Пике на самовозке титул в 1986 году. Не меньше доставляли Шуми-младший и Монтойя в 2001—2004 годах. Спустя год после их ухода команда также осталась без заводской поддержки моториста BMW, что привело к былинному просёру всех полимеров, за исключением пары внезапных моментов. Так, в Бразилии-2010 Хюлькенберг ВНЕЗАПНО завоевал поул, привезя аж целую секунду Феттелю, а в Испании 2012 венесуэльский отморозок и рента-драйвер Мальдонадо на Вильямсе сперва завоевал поул, а потом в течение гонки боролся с Алонсой за первое место — и победил! Постепенно Вилы разочаровались в движках Рено, с 2014 засунули в свои болиды мерседесовские агрегаты, и сорвали джекпот, так как французы эпичнейше зафейлили свои движки, а немцы — полностью наоборот. Так что в 2014 году они наконец-таки прервали рекордную серию уныния подряд, собрав много очков и несколько подиумов. В сезоне 2015, однако, прогресс приостановился и при живых Мерседесах и Феррари Вилки пока что на места выше пятого не претендовали, сезон 2016 вообще оказался просран Форс Индии. В 2017 Вилы в составе Массы и Стrolла, сорвавшего джекпот в Баку, едва удержали пятое место впереди Рено и Торо Rosso, а в 2018 и вовсе умудрились построить самую медленную машину в чемпионате, уступающую по полсекунды с круга даже Зауберам.

## Red Bull

*Эта статья о команде Формулы 1; о жирном анимешнике см. [Redbull](#).*

[Авария Марка Уэббера. Гран При Европы 2010](#)  
Ред Булл окрыляет.

**Red Bull** (*Быки, Газировка*) — [молодая команда](#), нагло рекламирующая одноименный энергетический напиток. В свое время отличалась веселыми выходками, бесшабашностью и [пофигизмом](#) к результатам, но как только [Ньюи](#) построил им первый самовоз — превратились в обычную унылую команду вроде Макларена со строгими правилами и рафинированными пресс-релизами. Не имея за душой ни долгой славной истории, ни былой яркости и веселья, да и еще сведя на нет интригу, особенно в сезонах 2011 и 2013, ненавидимы просто всеми труЪ-фанами ф1, ну-невозможно-же, заебали!

Появилась команда в 2005-ом году, выкупив, что символично, команду [Jaguar](#). Владелец напитка Дитрих Матешич сразу начал вбухивать миллиарды австрорублей, купил также трассу где-то на родине и заодно еще и эпичнейшую команду «Минарди», ну мало ли, вдруг понадобится. Но с места в карьер пойти не получилось, первые сезоны новоиспеченная команда Red Bull Racing все также ошивалась где-то в середине, как и ее предшественница. Дошло до того, что в сезоне-2008 ВНЕЗАПНО команда показывала результаты хуже, чем результаты *команды второго номера* Торо Rosso, которой отваливали с барского стола чего не жалко. Разочарование такой шуткой оказалось столь велико, что хозяин красного быка начал спешно искать, кому бы сбыть эту странную торороссу без ручки. Но в 2009—2010 годах Ньюи, с некоторым опозданием, но таки построил самовоз, и пошло-поехало: В 2010 году — Кубок Конструкторов и Личный Зачет имени Феттеля. В 2011-м благодаря досрочному шампиньонству Феттеля и ровной езде Кенгуру, второй Кубок Конструкторов тоже взяли досрочно. В 2012-м доказали, что Бог троицу любит, и взяли третий титул. В 2013-м мало того, что снова выиграли, но выглядели настолько сильнее остальных, что во времена царствования Шумахера, казалось, больше интриги было. Но в 2014-ом сменился регламент и Быки чутка обосрались, ибо Рено снова собрало чайник. Кроме того, после ухода Уэббера команде требовался вторикелла, и им стал... Феттель. Потому что пришедший из «телят» Риккьярдо внезапно поехал так, что Фитиль даже его заднее антикрыло видел по большим праздникам. Охренев от происходящего, Фитиль свалил из команды, а на его место взяли Даню Квята.

Однако, в сезоне-2015 лягушатники из Рено вновь сделали хреновый мотор: в Австралии Квят даже не стартовал, а Риккардо кое-как доехал до шестого места, а в Малайзии так и вовсе приплюхали позади «телят». Быки люто обложили матюками Реношников и, на фоне успехов Мерседеса, стали ныть о возможном уходе из Цирка. В 2016 фейлы прекратились — сперва внезапно заменивший Квята Ферстаппен не менее внезапно выиграл свою первую гонку в составе Бычьа после столкновения двух Мерседесов, а затем пришёл и победный дубль в Малайзии после сгоревшего движка у Хэма. Сами Мерсы, конечно, оказались ещё более недосягаемыми, чем раньше, но Феррари Бычки разбили на голову.

В сезоне 2019 рискуют остаться без двигателя, так как Рено отказались поставлять им движки после 2018. Помощь ВНЕЗАПНО пришла со стороны Хонды, с которой разорвали контракт в Макларене. Теперь японцам предстоит доводить свой мотор до ума на болидах Торо Rosso — именно они с 2019 года будут приводить в движение ньюивозы. А с 2022 — уже снова не будут, ибо решили покинуть Формулу 1 ради

электрокаров.

## Mercedes

**Mercedes** (*Мерсы, Серебрянные стрелы, Коричневые (под вывеской Брауна в 2009), Тиррелл, БАР, Хонда и т.д.*) — та самая [истинно немецкая](#) марка. Команда запилена в 2010-м всем на удивление, ибо в это время автопроизводители из Ф-1 как раз наоборот драпали, а Мерседес плюнул на кризис и купил себе команду. Строго говоря, конюшня существует на месте Brawn, бывшего Honda, бывшего BAR, бывшего Turrell, одним словом, хозяев меняла не реже, чем Энстоунтус, и могла бы претендовать на два тиррелловских титула и один Кубок Конструкторов, взятые Джекки Стюартом в 70-х. Но родословную выводят от старого Мерса, в Ф-1 выступавшего в 50-х годах и тоже выигравшего пару чемпионатов (КК тогда не давали). Несмотря на победное шествие W196, Мерседес свалил из Формулы и вообще из автоспорта после того, как их детище [сделало героями Пьера Левега](#) и еще 82 зрителя в 1955 году.

Серебристый цвет Мерседеса, по легенде, появился так: в 1934 году механикам нужно было за одну ночь уменьшить вес машины на 1 килограмм, чтобы уложиться в установленные регламентом 750 кило, и им не оставалось ничего другого, кроме как [соскрести с агрегата всю краску](#) (белую). Впрочем, от той команды у этой только раскраска и марка, а остальное от Тиррелла. За исключением базы, которую Жак Вильнёв и Крэйг Поллок к сезону 1999 создавали с нуля для БАРА.

Нынешняя версия Мерса знаменита тем, что имея суперстратега Росса Брауна и семикратного Михаэля Шумахера, не могла привезти последнего даже на подиум, опозорив старика на весь мир. В 2012 наконец Нико Росберг выиграл для несчастного Мерса гонку, а Шуми таки поднялся в последний раз на подиум и свалил с чистой совестью, хотя сезон и был просран. В 2013 подписали самого Нигру и сделали тачку, дьявольски быструю в квалификации и дичайше ненадёжную в гонке, за счёт чего то выигрывали заезды, то позорнейше сливали, стартуя с поула-позишн. Но в итоге отхватили второе место в КК, опередив забивших на сезон Феррарей и не плативших Райкконену жалованье Лотусов. В 2014 быстрее всех сообразили, что именно надо построить по новому ебанутому регламенту, и запилили нереальный космовоз, и даже без пениса на носу. На Гран-При России команда выиграла КК досрочно, с огромным отрывом от соперников, что есть эпик вин. А титул таки достался негритёнку. В 2015 и 2016 вновь забрали все титулы, причем чемпионом среди пилотов в 2016 стал Нико Росберг, который на радостях взял и свалил на досрочную пенсию, оставив команду с Боттасом вместо себя. Но победная поступь команды не прекратилась, хотя в 2017 и 2018 Феттель где-то до осени оба раза пытался с этим поспорить.

## Команда из Энстоуна

**Toleman Benetton Renault Lotus Renault Alpine** (*Хрено, Лохус, Энстоунтус, Ренотус, Песдолохус, Да заебали уже переименовывать*) — «команда из Энстоуна»™, менявшая владельцев и названия over 100500 раз, но неизменно винрарная, хотя и здорово уступает вышеупомянутым по титулованности. Начиналась как Toleman, затем её купили макаронные производители одежды Benetton, а в 2002 году — лягушатники Renault, и, наконец, в 2011 стала внезапно Lotus. Основаны уже не вспомнить кем, зато под разными названиями командой большую часть истории рулил сицилийский мафиозо Флавио Бриаторе.

Знаменит Бенеттон тем, что на нём первые два титула выиграл Тот Самый Шумахер, тогда ещё не красный барон, а скорее голубой (согласно цветам команды, а не тому, что думает испорченный анон). Рено знаменито тем, что те же два титула на ней выиграл Фонцо. И что самое характерное: оба после этого ушли в Феррари. С уходом Банкирсо у команды начались финансовые проблемы и фэйлы, и даже с его временным возвращением они не исчезли. В 2009 в конюшне пережили охуенный скандал с увольнением руководителя команды Флавио Бриаторе и главы инженерного департамента Пэта Симондса (авария Неправильного Пике в Сингапуре-08). Алсо доставлял логотип [LADA](#) на машинах сезона 2010 года, что символизировало как наличие в команде Петрова, так и скорость этого корыта, хотя Кубица регулярно на нём боролся за подиумы.

В 2011 Рено наконец поняли, что денег и результатов не будет, ибо крысис, и чуть не закрыли лавочку. В итоге продали её Lotus Group и получилась **Lotus Renault GP**, в народе «Ренотус». Тут же попытались заявить себя наследниками старого доброго **Team Lotus** Колина Чепмена (которая круче, ибо у нее 7 титулов, а не 4, как на самом деле у Энстоунтуса). Первый год inferнально судились с конюшней Тони Фернандеса, который купил права на название Lotus у какого-то бомжа, и тоже себе его приклеил. Стремление за славой ТЕХ «Лотусов» видно в окраске автомобилей: команда перешла от традиционного желточайникового к черно-золотистому колеру, цвету Лотусов 70-х-80-х. Что ж, гонки уж не те, но табачные цвета всегда винрарны. Доставляют своим онбордингом, как в фантастической машине-убийце. В середине сезона 2011 Lotus ~~нешел на мир~~ опустился до середняков типа Force India и прочей мелкой шушеры. Зато в 2012 купили Кими и поехали на подиумы. В 2013-м году снискали сомнительную славу главных нищелюбов пелотона, кинувших на бабло как собственных механиков, так и Айсмана (который к концу сезона решил заболеть и отдохнуть от гонок), а после окончания сезона подтвердили звание, наняв ренту Мальдонадо в пару Грожану. Теперь составчик в Лотусе взрывоопасный: попробуй обгони без [СУКА ВЗРЫВ НАХУЙ КИШКИ В СТЕНУ БЛЯДЬ МОЗГИ ГОВНО РАСЧЛЕНЕНКА ПРОЕБАШИЛО БЕШЕНО РАЗДРЮЧИЛО В ГОВНО СУКА РАСПИДОРАСИЛО БЛЯТЬ В ДЕРЬМО](#). Хотя в 2014 обгонять особо не пришлось, ибо Рено профэйлила с движками, а сатаны вроде Ньюи в конструкторском бюро нет, и даже два пениса на носу не помогли. Истинно сезон-фейл, ниже некуда. И команда сделала выводы: послав нахуй Рено, с сезона-15 перешли на движки Мерседес, чтобы к сезону 2016 снова отойти в

собственность Рено, которой надоело клепать движки для Быков. В 2016 году ошиваются по чистой скорости примерно там же, где и в 2014 году, трижды за весь сезон прехав в очках. На 2017 год подписали вечно подающего надежды Хюлькенберга, который таки регулярно привозит очки, пусть и максимум за шестое место. На 2018 год к нему в пару был взят Карлос Сайнс, так что очки чёрно-жёлтые стали набирать уже двумя машинами. А на 2019 в пару к Халку взяли и вовсе Риккиардо, видимо, с надеждой на подиумы. Начиная с 2021 года, командой с какого-то хуя принято решение переименоваться в Alpine и стряхнуть пыль с постаревшего Алонсо.

## Прочие

**Sauber BMW Sauber Sauber Alfa Romeo (Зубры)** — контора из Швейцарии, что стрёмно. В Швейцарии запрещены все гонки, кроме экстремального залаза на скалу. С этого и начиналась история Зауберов. Потом были прототипы для Ле-Мана, ну а в 1993 году команда доросла до Ф1. Правда, выступать она должна была всего пару сезонов в качестве разведки для Мерседесов, которые засобирались в гонки, и были поставщиками движков для Зубров, под названием Ilmor. Но из этой затеи нифига не вышло, мерсы кинули Заубер и стали давать движки Макларену, а Зауберу пришлось брать Фордовские молотилки. С 1995-го года спонсором конюшни стали «энергетики» из Ред Булла, а в 1996-м энергетики из Петронаса, чьё имя наклеивали на прошлогодние движки Феррари. Первые 6 сезонов команда держалась в середине таблицы, иногда приезжала на подиум, но 1999 и 2000 провела в русле УГ. В 2001 году умудрилась занять 4-е место в командном зачете. С 2002 по 2005 года просидела где-то в середине пелетона.

В начале 2005-го Ред Булл кинул Заубер, чтобы запилить свою команду с блэкджем и шлюхами. А после сезона-2005 продал конюшню БМВ. 2006 ушел на раскачку, а в 2007—2008 команда БМВ-Заубер уже всем доставляла. Но грянул кризис, команда закрылась (читай — БМВ струсило), что делать? И тут славный герр Петер Заубер забирает обратно свою прелесть практически даром. 2010 и 2011 на разгон, сбор, подтягивание трусов, и в 2012 году команда создала машину, которая трижды привезла на подиум Серхио Переса и один раз Камуи Кобаяси (причём в Японии, что привело к острому ликованию кавайных няшек). Вообще количеству звезд, выступавших за Заубер, могут позавидовать команды покруче. Кто-то использовал команду как трамплин к винрарным тимам вроде Френтцена, Райкконена или Массы. Другие: Алеззи, Херберт, Вильнев и тот же Френтцен, но уже в 2003 году, и ВНЕЗАПНО Райкконен в 2019-2020 — по сути уже доезжали свою карьеру. В конце 2012-го Петер съехал из гонок, оставив хозяйство на малоприятную бабу — Монишу Кальтенборн. Как итог — финансовый кризис, спасение российскими инвесторами, из-за чего пришлось брать в команду резервного пилота Серёжу Сироткина.

Сезон-2014 для Зубров оказался лютым фейлом: впервые в истории (!) за весь сезон команда не заработала ни одного очка. [Epic fail](#). Страдая от нищebroдства, на сезон-15 подписали контракты со шведским кошельком Эрикссоном и новым бразильским дарованием Фелипе Насром, пидорнув Сутиля и мексиканского очкарика Гутьерреса на мороз. Также пидорнули резервного пилота Гидо ван дер Гарде, у которого был подписан контракт на 2015. Гидо подал в суд и [выиграл](#) дело, содрав с Заубера неустойку в 15 лямов. Так то. Тем временем Зубры ВНЕЗАПНО поехали, в первой же гонке дебютант Наср приехал пятым, а Эрикссон — восьмым, что по сравнению с прошлым сезоном однозначный эпик вин. Сезон 2016 рисковали закончить на последнем месте в КК позади Манора, но под дождём в Бразилии Наср, весь год вчистую проигрывавший Эрикссону, умудрился таки выдрать 2 очка и призовые для команды.

С 2018 Заубер стал фарм-командой красных, откуда в Феррари на 2019 перевели Леклера, а на его место из Феррари выставили Райкконена. В конце сезона 2018 Заубер поехал так быстро, что даже Эрикссон на этой машине умудряется квалифицироваться прямо позади Ред Буллов. Это вселяет в кимофилов надежду, что их кумир будет не столько доезжать свою карьеру, сколько переживать свою вторую гоночную молодость. Этому должны поспособствовать финансовая поддержка от Альфа Ромео и не самый плохой второй пилот Антонио Джовинацци, который на пару с Кими будет настраивать машину и всячески подгонять первого.

## Покойные

**Brabham** — команда, созданная австралийским чемпионом Ф1 Джеком Брэбхемом и сумрачным гением Родом Торнаком. Прославилась почти сразу, когда Блэк Джек выиграл чемпионат мира 1966 года на болиде, построенном в гараже при помощи матюгов, тисков и пассатижей. Потом был титул Денниса Хьюма в 67-м и еще пара лет в середине пелетона. В 1972 Торнак продал свою долю в команде тогда еще не боссу Ф-1 Берни Экклстоуну. Результаты повысились: подиумы, поулы, пара побед. Но на этом — стоп машина. Чтобы выиграть чемпионат, Берни пошел на крайние меры: за охренительные деньжищи пригласил Ники Лауду, построил чудо-болид ~~Карлос~~ Brabham BT46B с вентилятором в жопе (на котором Лауда выиграл гонку в Швеции, победив самовоз Лотус 79 с граунд-эффектом, после чего «пылесос» запретили), пригласил еще и рента-драйвера в качестве второго пилота, кладя болт на Кубок Конструкторов. Результат пришел в 1981 и 1983 годах: Пике таки стал чемпионом, после чего начался медленный уход в Невозвратную Жопу. Итог: Берни продал свою горе-команду концерну Альфа-Ромео, а тот — некому Йоахиму Лухти. Из-за этой хуйты «Брэбхем» остался без моторов и пропустил сезон 1988 года. Потом вернулся, и первый год выглядел (на моторах [Judd](#) — кстати, компания, основанная не без Джека Брэбхема) очень даже неплохо, был даже подиум в Монако как-то раз. Потом два сезона выступали слабовато (в одном из них даже ездил младший сын Джека, Дэвид Брэбхем), а в 92-м скатились в УГ настолько, что даже посадили за руль какую-то Джованну Амати, которую уже через три ГП заменил



Деймон Хилл. В середине сезона команда выпилилась уже окончательно.

**Старый правильный Lotus** — типично британская команда Формулы-1. Как и у Брэбхема, первая машина была построена в гараже сумрачным гением Колином Чепменом. Сам же инженер и был первым пилотом команды еще в Формуле-2, а в 1956 году выиграл на болиде Lotus 11 гонку Ф2 в Брэндс-Хэтче. Дебют в Формуле 1 состоялся всего двумя годами позже, но заднемоторный Lotus 12, оснащенный 2,2-литровым двигателем Coventry-Climax, оказался сущим ведром. Даже в руках такого мастера, как Грэм Хилл, 12-ый был не в состоянии угнаться за машинами соперников, и все, что он смог — заработать пару очков. Два сезона на раскачку, и в 1963 году Джим Кларк стал чемпионом мира на Lotus 24. Чепмен был первым человеком, который додумался прицепить рекламу на болиды. Также он придумал дохуя и больше инноваций, которыми современная Ф1 пользуется до сих пор: кузов-монокок — Lotus 25, двигатель, являющийся частью силовой схемы машины — Lotus 49, клиновидные обводы шасси — Lotus 72, использование принципа граунд-эффекта — Lotus 78. Также он работал над активной подвеской, но умер в возрасте 54 лет, не успев запилить все остальные новшества, которые пришлось изобретать уже кому-то другому на четверть века позднее.

Команда заработала туеву хучу титулов в 60-70-х годах. Кларк, Хилл, Риндт, Фиттипальди и Андретти в этот период получили чемпионские звания. После пары неудачных сезонов команда встала под руководство Питера Уорра. В команде появился Сенна, и за рулем Лотусов 85-87 творил чудеса. Потом Сенна ушел в Маки, а на его место пришел другой бразилец — Нельсон Пике. Сатору Накаджима добавлял в пелетон веселья. С 1989 года команда начала медленно скатываться, а в 1995 году слилась с командой-аутсайдером Pacific.

**Lola Cars International** — расово итальянская команда Формулы-1 и не только. Эпизодически выступала в 60-х: пару лет со своей командой плюс помощь Хонде в постройке болида, немного в 70-х, строя шасси командам Грэма Хилла и низших серий. В 80-х Карл Хаас пользовался их шасси, но результат был тот же — хреновый. Та команда прославилась тем, что посадила за руль великого и могучего Алана Джонса, который к тому времени настолько располнел, что влазил в кокпит, только сильно выдохнув. Набрал аж 4 очка, Патрик Тамбэз принес еще 2. Потом сезонов этак пять команда строила шасси для Жерара Лярусса, на этом шасси расовый камикадзе Агури Сузуки финишировал третьим на домашнем Гран-при сезона 1990 года, что исторический Win. После года вне игры Лола снова вернулась в сезоне 1993, построив шасси для команды BMS Scuderia Italia. Однако болид сильно разочаровал: Микеле Альборето и Лука Бадеро часто не квалифицировались и сходили с дистанции. Единственной радостью мог оказаться Гран-при Канады, где хотели снять с гонки все машины с управляющей электроникой — а таких в пелетоне было ровно 24, то есть все, кроме этой ведроконанды. Fail. До конца сезона конюшня и не дотянула и загнулась. Правда, потом вернулась в 1997 году с болидом по технологиям Индикар. Новая надежда оказалась ведром настолько ужасным, что проигрывала по 10-15 секунд с круга даже Минарди и Тирреллу. Провела одну гонку, с позором не прошла квалу и выпилилась. Потом Лола строила шасси серии A1 Гран-при, которая ныне выпилена. Три-четыре последних межсезонья, как грибы после дождя, растут слухи о возвращении Лолы в Формулу-1, но пока что воз и ныне там.

**Tyrrell** — весьма эпичная команда: дебютировала в конце 60-х, в начале 70-х силами Джеки Стюарта выиграла два титула, после его ухода наблюдается эталоннейший в мире пример скатывания в сраное говно. Чем-то накуривали своего конструктора, что периодически позволяло им выводить на трассу все более безумные вундервафли типа шестиколесного болида P34 (который был зело хорош, но из-за проблем с поставщиками резины оказался зарезан). В 84-м, первыми оставшись без турбонаддува, тирреловцы в качестве акта отчаяния пытались манипулировать весом болида (а чтобы машина легко проходила послегоночное взвешивание, на последнем пит-стопе в бак подкидывались свинцовые шарики), за что [получили дисквалификацию на сезон](#). В начале 90-х команда онищebroдилась до такой степени, что два с половиной года гонялась на одном и том же шасси, переставляя моторчики. После этого бедная конюшня влачила травоядное существование аж до конца этих самых 90-х. В 99-м была куплена табачной компанией BAT (британо-американские табачники — «LS» и «555») и превратилась в BAR (британо-американские гонки).

**BAR** — прославилась практически сразу с 1999 года, завернув неебическую рекламную компанию, посадив за руль великого чемпиона Жака Вильнёва (личным менеджером которого по совместительству был владелец компании BAT), по факту же сезон 1999 года закончился былинным просёром — на 31 старт двумя машинами зафиксировано 20 сходов (шасси было построено конторой Reynard, которая занималась постройкой болидов для младших формул и Индикара, а приводилось это говно в движение несвежим небрендируемым двигателем Рено — не может машина ездить на голой рекламе). Доставлял тогда только боевой раскрас болидов — команде очень хотелось рекламировать сразу две марки сигарет собственного производства, но злобное ФИА не разрешило раскрасить машины в разные цвета (как это разрешено было когда-то в Чампкаре, а ныне в Индикаре), поэтому левая и правая стороны каждой машины были раскрашены по-разному. После такого сезона всё же взялись за дело, подписали контракт с Хондой на поставку моторов и начали [пробиваться наверх](#). В 2004 команда добилась своего: большую часть сезона держалась на третьем месте в Кубке Конструкторов, а на последних гонках смогла обойти Renault (Флавио Бриаторе положил болт на Кубок Конструкторов и выпер Ярно Трулли на мороз, ибо тот опережал его любимчика Фернандо) подняться на второе (Ferrari со своей самовозкой 2004 года была недостижима). Британские работники BAR тут же воспользовались возможностью потроллить французов и отправили им [сканы чеков](#) с призовыми деньгами.

Но история на этом не закончилась. В межсезонье поползли слухи о том, что BAR, как и ее

предшественница 20 лет назад, мухлевала с весом болида. Эти слухи дошли до **Макса Мосли** и в 2005-м году BAR все-таки поймали на недовесе за счет использования дополнительных топливных баков. Одним из лузгов в ходе разбирательства было то, что стюарды FIA сперва признали машины соответствующими регламенту, после чего FIA подала апелляцию на решение собственных стюардов. На этот раз команда отделалась легким испугом, отменой своих результатов в Гран-при Сан-Марино, дисквалификацией на 2 следующие гонки и условной дисквалификацией на полгода ([1][2]). По сравнению с возможной дисквалификацией на весь сезон и штрафом в 1 000 000 евро это очень мелкая неприятность. Вдобавок на результаты винрарного сезона-2004 и связанные с ними деньги суд никак не повлиял, чему в Renault все были *очень рады*. В 2006 году команда была окончательно продана Хонде, и до конца 2008-го никаких достижений, кроме победы Баттона в Венгрии 2006-го, с ее стороны замечено не было.

Стоило Хонде, устав от отсутствия результатов, сдригнуть из чемпионата, продав команду *сумрачному британскому конструктору* Россу Брауну всего за один доллар (а переименовал он команду, как можно догадаться, в свою честь), как оказалось, что нынешняя машина (Хондой и на хондовские деньги построенная) — безоговорочно самая быстрая. Нюанс в том, что называется она уже не Хондой, и движок там от Мерседеса. И да, они стали чемпионами. Досрочно. В обоих зачетах. *Epic fail*. Fail для Хонды, для самого Брауна, разумеется, *вин* хтонических масштабов. В конце 2009-го команда была по-быстрому прибрана к рукам хитрожопыми немцами из Mercedes, и теперь все это дело зовется **Mercedes GP**. Конечно, это не тот Мерседес, что был в 50-е, но кому какое дело?

**Minardi** — самое знаменитое олицетворение *фэйла* в Формуле-1. Гонялась с 1985 по 2005, боролась за выживание, аки зверь. Машина, впрочем, как была изначально честным ведром, так им и оставалась. Но учитывая то, что бюджет частной команды Джанкарло Минарди был не из больших и моторы им постоянно доставались двухгодичной давности, эта команда заслуживает всяческого уважения. «Когда Минарди победит» — полный аналог русской пословицы «Когда рак на горе свистнет». Команда НИ РАЗУ не побеждала, НИ РАЗУ не побывала на подиуме. Набрала лишь over 30 очков, и лишь иногда удивляла: в ее арсенале второе место в квалификации, круг лидирования на Гран-При Португалии, и даже выигранная Ферстаппеном пятничная квалификация! Сессия проводилась на подсыхающей после дождя трассе. В Minardi, пилоты которой выезжали на трассу традиционно последними, решили обуть машины в резину для сухого покрытия — терять-то все равно было нечего. В итоге Ферстаппен и Уилсон, дико виляя задницами на мокром асфальте, пронесли по трассе на 5 секунд быстрее Ее Величества Ferrari.

Лука Бадер на Нюрбургринге шел в шаге от подиума, но его ведро таки не позволило ему осуществить *мечту*. Лука расчувствовался, и в сердцах зарыдал. На его месте так поступил бы каждый. А Марк Уэббер на первом же своём Гран-При Австралии невозбранно пришёл *пятым*, и их даже пустили постоять на подиуме, что так и осталось единственным прецедентом. Джанкарло Минарди, а после него Пол Стoddарт, *героически* держали команду на плаву, чем заслужили всенародную *любовь*. В общем-то, у команды все равно были и остаются свои болельщики, потому что она доставляла, и алсо принесла в Формулу-1 таких людей, как Ололонсо, Кенгуру и еще некоторых. В 2005 году Пол Стoddарт *таки продал* команду Дитриху Матешичу, которого очень просили команду не переименовывать, на что он весьма четко *не обратил внимания*. Алсо, в расовом пиндосском чемпионате ChampCar гонщики сабжевой команды показывали хорошие результаты. Но не долго, ибо чампкар был выпилен. Так-то.

**Manor Marussia Virgin Racing F1 Team** (Целки, Мараша, Фоменко Вёржин, Дева Мария) — команда, основанная жмотом, которому было дорого спонсировать Brawn GP, поэтому он решил создать команду *с собой и девственницами*. В 2010-м

Фоменко выкупил контрольный пакет акций, и команда в 2011 году таки стала Марусей. На аэродинамическую трубу или какого-нибудь *сумрачного гения* Брэнсон денег не давал, поэтому всё проектировал домашний компьютер Ника Уирта (существовать подозрения, что это всё тот же компьютер, который спроектировал Simtek S941, убивший Роланда Ратценбергера). В первой части сезона-2010 у них был чересчур маленький бензобак, и при запрете дозаправок бензина его чисто физически не хватало до конца дистанции. Вкупе с совершенно убогими выступлениями строчили доставляющие пресс-релизы в стиле «Ди Грасси отлично стартовал, обогнав Глока» (про то, что через пару поворотов Глок прошёл его обратно, деликатно умалчивается), «Мы несколько кругов боролись с Алонсо» (стартовавший последним после субботней аварии Алонсо откатился в конец пелетона и пару кругов тошнил за ди Грасси, безуспешно слясь его обогнать на городской трассе в Монако, где традиционно негде обгонять). Когда похвастаться не могли даже таким, хвалились тем, как заибенно они проводят пит-стопы.

В 2011 выступали лучше всяких Хиспаний, и в отличие от них, команда всё время попадала в 107%, что сабжу не помешало таки закончить сезон последней. Ника Вирта выгнали на улицу и отжали его бюро. Также отсосали у Маков за аэродинамическую трубу и нанотехнологии, благодаря чему с 2012-го года обещали бороться с середняками на равных, но бороться получилось только с Caterham. В межсезонье Маруся лишилась девственности, поэтому Virgin из названия убрали. На гран-при Германии 2013 пустая (sic!) Маруся со сгоревшим (sic!!) мотором, технично *съебала задом от трактора*. На Гран При Монако 2014 пилот команды Жюль Бьянки завоевал **9 место**, заработав первые в истории Маруси очки (аж целых 2), что несомненно является лютым вином. Тем самым Маруська показала всем, что уже точно не *Virgin*. Праздник продолжался недолго — в дождливой Сузуке трактор таки настиг Маруську, отправив пилотирувавшего его Жюля Бьянки сперва в реанимацию вслед за Шумахером, а затем и в страну вечной охоты. А после Гран-При России стало известно, что владельцу надоело содержать этих клоунов — команда закрыта, не дожив до окончания сезона. Однако, в отличие от Катеров, инвестора они себе таки

#### F1 Going South - 2013 Nurburgring

Она как бы намекает нам, что не хочет быть поросенком Петром

нашли и с горем пополам вышли на старт в 2015 году на феерическом корыте с прошлогодним мотором и одним-единственным спонсором. В 2016 получили двигатели Мерседес и поехали более-менее прилично, а Верляйн смог даже набрать очко в Австрии, что, увы, не помешало Манору закончить сезон на последнем месте в КК позади Заубера, почти весь сезон занимавшего последний ряд стартовой решётки, но таки сорвавшего аж два шальных очка под дождём на предпоследнем этапе в Бразилии. В итоге Манор перешёл под внешнее управление, не нашёл инвесторов и в феврале 2017 был закрыт окончательно.

Marussia — единственная команда в новейшей истории, собравшая аж двух фрагов: пилотессу Марию де Вилотта, и винрарного Жюля Бьянки. И это не доставляет, да.