

McLaren

ИСТОРИЯ
ЛЕГЕНДАРНОГО
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва

УДК 629.371(410)
ББК 39.335.6
3-38

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:

- © Nikonysta, Graham Montanari, Dong liu, yousang, Sunshine Seeds, Zambo_ness, VanderWolf Images, JoshBryan, Maksim Toome, Mesam, cjmас, Lawrence Carmichael, Oskar SCHULER, Sport car hub, QIAN JUN, Hafiz Johari, cristiano barni, Sport car hub, Zuummy, FiledIMAGE, cristiano barni, Jay Hirano, Motorsport Photography F1, Ethan Yetman, YES Market Media, AaronTsui, Grindstone Media Group / Shutterstock / FOTODOM
- Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;
- © Album / National Motor Museum / Heritage Images / Legion-media;
- © John Gaffen, GP Library Limited, Niall Ferguson, CJM Photography, Shawshots, Motoring Picture Library, Goddard Archive, Mark Newcombe, Cristiano Barni, The Picture Art Collection, speedpix, XPB Images Ltd, James Moy, Foto Arena LTDA / alamy / Legion-media;
- © Sutton Motorsports / ZUMA Press / Legion-media;
- © Taidgh Barron / ZUMA Press Wire / Legion-media;
- © A3397 Gero Breloer / Legion-media;
- © HochZwei / Ronco / imago / Legion-media;
- © Crash Media Group, Panoramic by PsnewZ, Andreas Beil, Thomas Melzer / imago / Legion-media;
- © Crash Media Group, Panoramic by PsnewZ, Andreas Beil, Thomas Melzer / imago / Legion-media

Захарченко, Дмитрий Игоревич.

3-38 McLaren. История легендарного производителя / Дмитрий Захарченко. — Москва : Эксмо, 2026. — 240 с. : ил. — (Культурные автомобильные марки).

ISBN 978-5-04-237698-6

McLaren — имя, рождённое на гоночной трассе, символ инженерной точности, инноваций и бескомпромиссного стремления к победе.

Книга рассказывает о прорывах и смелых решениях, сформировавших ДНК бренда, где каждый автомобиль становился экспериментом, меняющим будущее индустрии.

Это хроника движения вперёд, культура эффективности, формы, материалов и скорости.

УДК 629.371(410)
ББК 39.335.6



ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	7
Глава 1. Кто такой Брюс Макларен	9
Глава 2. Шоу Брюса и Денни	21
Глава 3. Жизнь продолжается	35
Глава 4. Project 4	51
Глава 5. «Волшебник» против «Профессора»	63
Глава 6. McLaren F1	89
Глава 7. Под трехлучевой звездой	99
Глава 8. Командный разлад	115
Глава 9. Становление McLaren Automotive	131
Глава 10. Крах Рона Денниса	149
Глава 11. От 720S к Senna	161
Глава 12. Команда Зака Брауна	173
Глава 13. Самый быстрый McLaren	185
Глава 14. В погоне за лидерами	195
Глава 15. Обновление McLaren Automotive	207
Глава 16. Дуэль в Абу-Даби	217
Глава 17. Проектируя совершенство	229





ПРЕДИСЛОВИЕ

История McLaren — это история о том, как мечта одного человека превратилась в символ инженерного совершенства и скорости. Шестьдесят с небольшим лет назад молодой новозеландец Брюс Макларен собрал в скромной мастерской свой первый гоночный автомобиль — и это стало началом McLaren. Сегодня это компания стоимостью в несколько миллиардов евро, выпускающая самые технологичные автомобили в мире и побеждающая в самых престижных гонках.

Однако путь к McLaren был сложным, а порой и вовсе трагичным. В истории марки были и чрезмерные амбиции, и ошибки, и технологические просчеты, но все они проистекали из стремления к абсолютному совершенству. McLaren — это не только череда побед и достижений, но также история людей, которые не боялись мыслить нестандартно и рисковать.

Красота автомобилей McLaren — в функциональности и бескомпромиссных технических решениях. Каждая машина марки — уникальное произведение инженерного искусства, а каждое решение инженеров McLaren подчинено лишь одному: сделать новый автомобиль быстрее, легче и умнее предыдущего. McLaren — это не только техника, но и философия, воплощенная в металле и карбоне самыми талантливыми конструкторами мира. Это история о том, как мечта смогла изменить мир.

Слева

Брюс Макларен



**КТО ТАКОЙ
БРЮС
МАКЛАРЕН**

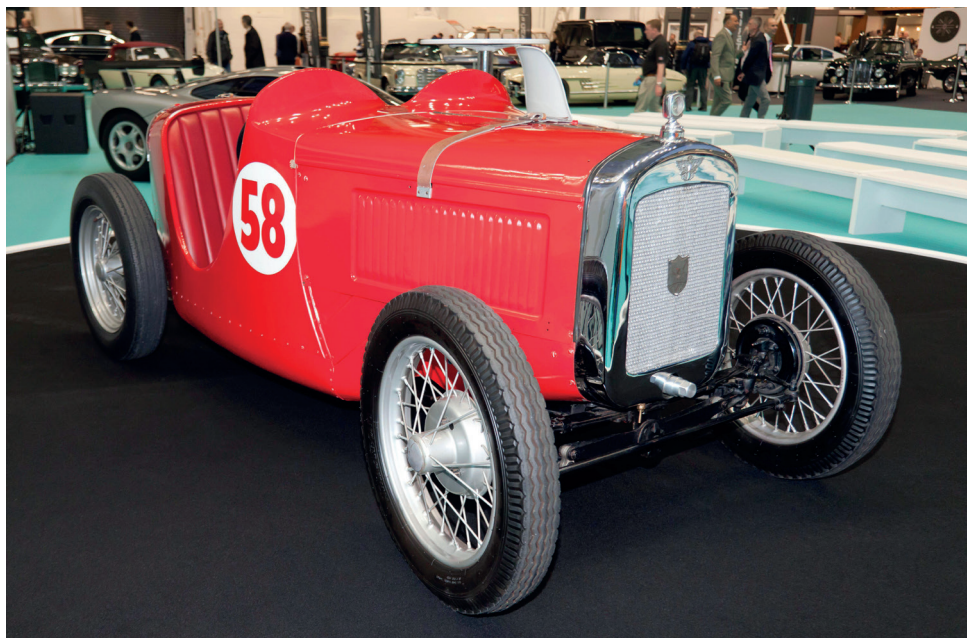




ГЛАВА 1

В 1950-х автогонки были больше, чем спорт. Посмотреть на свирепые и смертельно опасные болиды собирались сотни тысяч человек, а чтобы управляться с такой техникой, требовалось не только выдающееся мастерство, но и отвага — порой граничащая с безумием. Имена главных звезд гонок Гран-при — Хуана-Мануэля Фанхио, Альберто Аскари, Джузеппе Фарины — знал весь мир, журналы печатали их портреты на обложках, короли и главы государств приглашали на ужины. Миллионы равнялись на них и мечтали однажды сразиться с ними на трассе. Таким был и Брюс Макларен.

Брюс родился в 1937 году в Окленде, крупнейшем городе Новой Зеландии. Любовь к технике была у мальчика в генах — его отец Лес Макларен участвовал в локальных гонках и вместе с супругой Рут владел автомастерской. Именно в ней маленький Брюс проводил все свободное время, где вместе с отцом собирал и разбирал все подряд. А когда собирать было нечего, Брюс развлекал себя рисованием гоночных машин. В школе же Макларен-младший с удовольствием играл в регби и даже был капитаном команды. Однако в 9 лет у Брюса возникли боли в бедре. Изначально врачи думали, что у мальчика полиомиелит, но лечение не помогало, и лишь спустя многие месяцы выяснилось, что это болезнь Пертеса — редкое состояние, при котором из-за нарушения кровоснабжения бедренная кость формируется неправильно. Брюса поместили в больницу имени Уилсонов в Окленде, где врачи с помощью специальных приспособлений пытались выправить кости. Никто не знал, сможет ли мальчик когда-нибудь нормально ходить, но после двух лет в постели — и регулярных гонок на под-



Вверху
Austin 7 Ulster,
собранный Лесом
и Брюсом
Макларенами

вижных кроватях с другими детьми — Брюс встал на ноги и вернулся к активной жизни. О болезни напоминала лишь легкая хромота — левая нога осталась чуть короче правой.

Вернувшись домой, Брюс, которому было уже 13, стал еще больше времени проводить с отцом — тот как раз готовил к клубным гонкам Austin 7 Ulster с небольшим 750-кубовым двигателем. К Макларенам автомобиль прибыл в разобранном виде, и Лес с Брюсом собирали его буквально с нуля — и при необходимости дорабатывали. На этом же Austin Брюс учился вождению и в 1952 году выступил в своей первой гонке. Это были соревнования по подъему на холм в Муривае в 40 километрах от Окленда, и 15-летний новозеландец, только что получивший водительские права, показал лучшее время в классе машин с двигателем до 750 см³.

С этого момента Брюс занялся гонками серьезно. Макларен сменил 7 Ulster на Ford 10, а затем пересел на более мощный Austin-Healey, подготовленный в мастерской его

отцом. В 16 лет Брюс начал выступать в кольцевых гонках и позднее приобрел болид Формулы-2 Cooper-Climax. Макларен, с детства знавший, как устроен автомобиль, был одновременно и гонщиком, и инженером. Он перебрал двигатель и для лучшей управляемости перенастроил подвеску. На трассе Брюса отличал аккуратный и плавный стиль. В то время как другие пилоты любили проходить повороты в зрелищных заносах, Макларен не рисковал техникой понапрасну, точно знал, на что способен его автомобиль, и искусно вел его на грани возможного, не переступая ее. К 1957 году Брюс добрался до национального уровня и в 20 лет занял второе место по итогам чемпионата Новой Зеландии.

Автоспорт тем временем набирал в стране все большую популярность, приходили спонсоры, а Гран-при Новой Зеландии на трассе «Ардмор», не входивший в календарь чемпионата Формулы-1, стал значимым международным соревнованием и привлекал все больше мировых звезд. В 1956 году эту гонку выиграл действующий вице-чемпион Формулы-1 Стирлинг Мосс, а в 1957-м в борьбе двух гонщиков Ferrari верх над Питером Уайтхедом взял Редж Парнелл. Правда, та гонка прежде всего запомнилась гибелью 40-летнего Кена Уортона — многократный чемпион Великобритании по подъему на холм вылетел при обгоне отставшего на круг соперника и разбился. Проститься с Уортоном на похоронах пришли более тысячи человек.

В 1958 году на Гран-при Новой Зеландии приехал и Брюс Макларен. Гонка проходила по регламенту Формулы-Libre, допускавшему участие автомобилей разных классов, и Макларен отправился на соревнования на своем Cooper со скромным 1,7-литровым двигателем. Многие другие участники располагали более мощной техникой с двигателями большего объема, тем не менее в отборочных заездах Брюс держался среди лидеров и завоевал четвертое место на стартовой решетке. Однако выйти на старт Макларен не смог — за 15 минут до начала заезда на его Cooper отказала трансмиссия. Лидеры уехали прочь, зрители, пришедшие поболеть за соотечественника,

погрузились в молчание. Внезапно из боксов прогремел двигатель: Соорег-Сlimax удалось починить, и Брюс все же отправился в гонку — пусть и на полминуты позже других.

Брюс мгновенно догнал ушедших вперед соперников и на каждом круге опережал по две-три машины. Макларен прорвался в середину пелотона, когда двигатель начал перегреваться и пришлось ехать в боксы — пит-стоп был недолгим, но отыгрываться нужно было заново. Брюс снова помчался в высочайшем темпе и планомерно опережал других пилотов — за четыре круга до финиша Макларен вырвался на пятую позицию и уступал лишь обладателям более мощных моторов. И в этот момент на его машине окончательно выходит из строя трансмиссия — под нагрузкой в спешке закрученные болты ослабли, коробка передач развалилась. Макларен сошел с дистанции, когда до финиша оставалось 14 километров из 240.

Старания, впрочем, оказались не напрасны. После этой гонки промоутеры Гран-при Новой Зеландии выделили Макларену стипендию «Гонщик для Европы», позволявшую оплатить выступления на международной арене. Кроме того, молодого гонщика, продемонстрировавшего не только скорость, но и редкую волю к победе, заметил австралиец Джек Брэбэм, который выступал за команду Соорег в Формуле-1 и в тот день стал сильнейшим на «Ардморе». Так Макларен стал протеже Брэбэма и попал в заводскую команду Соорег Car Company.

Соорег Car Company была прежде всего известна как создатель компактных машин для младших «формул», но годом ранее компания удивила соперников моделью Т43 — чуть увеличенным болидом Формулы-2 с революционной для тогдашней Формулы-1 заднемоторной компоновкой. Такое расположение двигателя позволяло улучшить развесовку и способствовало лучшему сцеплению задней оси на разгоне. В первый год Т43 не принесла Соорег значительных успехов, и над командой иногда посмеивались. «Лошадь должна тянуть телегу, а не толкать», — шутил, по воспоминаниям современников, легендарный Энцо Феррари. А затем Стирлинг Мосс выиграл на Соорег Т43

Гран-при Аргентины 1958 года — это была первая в истории Формулы-1 победа заднемоторного автомобиля.

Когда Макларен попал в Соорет, команда работала с новой моделью — Т45. Она во многом сохранила прежние шасси, но получила улучшенную подвеску, а двигатель располагался ниже — для снижения центра масс. В гонках Формулы-1 автомобиль оснащался 2,2-литровым мотором Climax, а в соревнованиях класса Формулы-2 — 1,5-литровым агрегатом меньшей мощности, и именно эту версию получил Брюс. На ней Макларен выиграл гонки Формулы-2 на «Сильверстоуне» и «Брэндс-Хэтче», а также время от времени выступал на этапах Формулы-1 — когда на старт допускались машины разных классов.

Одним из таких этапов стал Гран-при Германии на «Северной петле» «Нюрбургринга» — сложнейшей трассе протяженностью 22,8 км. 160 поворотов с постоянными перепадами высот и частыми слепыми апексами, длинные прямые, на которых машины развивают баснословные скорости, и все это — в считанных метрах от растущих вдоль полотна деревьев. Гонщики называли трассу «Зеленым адом». Макларен впервые пилотировал на «Нордшляйфе», однако уже в квалификации блеснул скоростью и стартовал с третьей позиции среди пилотов Формулы-2.

С началом гонки в лидеры выбился Стирлинг Мосс, но на четвертом круге на его Vanwall возникли технические неполадки, а инициативу перехватили гонщики Ferrari Питер Коллинз и Майк Хоторн. К ним стремительно приближался Тони Брукс, другой представитель Vanwall, и на 11-м круге он опередил обоих пилотов «Скудерии». Коллинз попытался контратаковать и допустил ошибку — в скоростном повороте «Пфланцгартен» его Ferrari вылетела в кювет и взмыла в воздух. Питера выбросило из кокпита — прямо в дерево. Удар пришелся в голову англичанина. Коллинза экстренно доставили в больницу в Бонне, но, несмотря на усилия врачей, гонщик скончался на следующий день — ему было 26 лет.

Брукс устоял в лидерах и выиграл Гран-при Германии, а второе и третье места на фоне отказа сцепления на ма-



GOOD YEAR

GOOD YEAR

SH

шине Хоторна заняли Рой Сальвадори и Морис Тринтиньян, которые пилотировали болиды Cooper с 2,2-литровыми моторами. Однако главным сюрпризом гонки стал Макларен — дебютант пришел к финишу пятым, оставив позади всех остальных пилотов, выступавших на машине Формулы-2. Успех новозеландца убедил главу команды Джона Купера в том, что Макларен готов к Формуле-1 — в 1959 году 21-летний Брюс стал напарником Джека Брэбэма в чемпионате мира.

Команда Cooper была для Макларена идеальным местом. Брэбэм, как и Брюс, тоже был увлеченным конструктором, а не просто пилотом. Они быстро нашли общий язык и регулярно предлагали свои идеи Куперу и Оуэну Мэддоку, главному дизайнеру болидов команды. К сезону-1959 в Cooper подготовили модель T51 — она стала развитием прежних идей Мэддока, но получила еще более обтекаемый кузов, а также расположенные не сзади, а по бокам топливные баки, что делало машину стабильнее. Результаты не заставили себя ждать, и на Гран-при Монако в мае 1959-го Брэбэм одержал свою первую победу в Формуле-1, а в конце года завоевал чемпионский титул. Макларен в дебютном для себя сезоне за лидером команды не поспевал, однако под занавес сезона выиграл в Сибринге и в 22 года стал самым молодым в истории победителем Гран-при Формулы-1 — этот рекорд продержится более 40 лет и будет побит лишь в XXI веке.

В 1960 году дебютировал Cooper T53, и он оказался еще успешнее: Брэбэм в середине сезона одержал пять побед подряд и во второй раз стал чемпионом мира, а Cooper завоевала второй подряд Кубок конструкторов. Макларен, выигравший за сезон одну гонку, завершил его на второй позиции. Однако на этом доминирование Cooper закончилось — соперники взяли на вооружение революционную заднемоторную компоновку и стали опережать британцев.

Слева

Джек Брэбэм, Брюс Макларен и Дэн Герни