

144

3

ЖИЗНЬ

150 ТЕХЦЕНТР AUDI SPORT



154 ЛАДА ВЕСТА WTCC
НА ЭТАПЕ В МАРОККО

156 SKODA FABIA R5
В ДЕТАЛЯХ

160 CITROEN SM 1971 ГОДА

165 ОСАГО ОНЛАЙН: ПОЛИС
ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

166 МАКСИМ ЛИКСУТОВ
ОТВЕЧАЕТ
НА ВОПРОСЫ ЗР

167 КАК СЭКОНОМИТЬ
НА КАСКО?

168 ЗАВОД TOYOTA
В ШУШАРАХ

170 КАК РЕМОНТИРУЮТ
АВТОМАТИЧЕСКИЕ
КОРОБКИ

174 ВТОРЫЕ РУКИ:
«ТРЕШКА» BMW

180 ПРОДАЕМ ЗАПЧАСТИ

184 ПРОВЕРЕНО В ТАКСИ:
HYUNDAI SONATA



186 ПАРК ЗР:
NISSAN ALMERA
И ПРОПАН-БУТАН



Дополненная
реальность:
161

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ TCR

ВТОРАЯ ИМПЕРИЯ

Особенности новой гоночной серии накануне ее первого визита в Россию изучил Сергей Зиновьев.

Создавать в наши дни гоночный чемпионат с нуля – дело хлопотное и рискованное. Хотя бы потому, что рынок до предела насыщен различными автошоу. Найти свободную нишу невозможно – непременно придется толкаться локтями, чтобы получить кусок пирога под названием «прибыльный автоспорт». Отдельная сложность – заманить в новый турнир пилотов и команды. Ведь просто пригласить – не сработает. Необходимо убедить потенциальных участников в том, что здесь им будет выгоднее и удобнее, чем где-либо еще.

Тем не менее чуть не каждый год в мировом гоночном календаре проходят какие-нибудь значимые премьеры. Ныне это серия TCR International (Touring Car Racing). На «Сочи Автодроме» ее этап пройдет 20–21 июня.



ЛОТТИ

Главная звезда TCR – 47-летний итальянец Джанни Морбилелли. Некогда провел семь сезонов в Формуле-1, затем ушел в Туринг и GT.

МИРОВАЯ ИДЕЯ

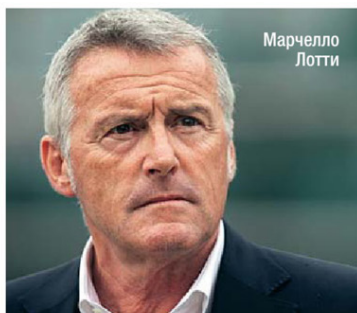
Рассказ о TCR будет неполон в отрыве от личности создателя – Марчелло Лотти. В свое время итальянец возглавил вялотекущий туринговый чемпионат Европы ETCC и в 2005-м превратил его в процветающий чемпионат мира WTCC. В 2013 году Лотти утратил для своего детища принципиально новый регламент на следующий сезон. После чего внезапно уступил свой пост руководителю мировой серии Франсуа Рибейро, а сам ушел в тень. Что произошло?

Из различных интервью и отдельных реплик стало понятно: Лотти был сильно недоволен тем, во что со временем превратился WTCC. Под давлением фирм-производителей постоянно менялись правила, и от изначальной идеи не осталось почти ничего. Приходилось всякими хитрыми способами уравнивать скорости совершенно разных машин – оснащенных как бензиновыми атмосферниками, так и турбодвигателями. В конечном итоге разрешили оснащать автомобили вообще любым мотором. Техника усложнялась и дорожала, а фирменный девиз WTCC – Real cars, real racing – перестал соответствовать содержанию.

Вместо реальных гонок зрители получили «серийных» чемпионов:



Судя по первым гонкам, Audi, Honda и Seat действительно примерно равны по силам – представители этих марок бывали на подиумах.



Марчелло
Лотти

по несколько лет подряд доминировала одна команда и сюжет чемпионата был предсказуем донельзя. Мощность моторов «реальных машин» достигла 380 л.с. Наверняка все эти противоречия и подтолкнули Лотти к уходу из WTCC. А после небольшой паузы он выдал концепцию нового Туринга.

Ничего особо нового в этом проекте нет. Всё те же старые добрые кузовные гонки, которые гораздо зрелищнее любых формульных. И у TCR есть шанс покорить мир, потому что главная идея Лотти – создать некий универсальный класс машин не для одной страны или чемпионата, а для всей планеты в целом.

За рулем 06.2015

КОНЦЕПЦИЯ БАЛАНСА

Для начала Марчелло нашел единомышленников в двенадцати странах мира. Среди них – Доминиканская Республика, Венесуэла и Таиланд, чьи туринговые традиции, скажем так, слабо изучены. Но здесь есть также Германия, Италия, Испания, США – державы с передовой гоночной инфраструктурой. Причем говорят, что в США, где автоспорт всю жизнь идет своим особенным, специфическим путем, впервые учредят национальный туринговый чемпионат по образу и подобию европейских. Еще в команде новатора Китая и Россия, где технику а-ля Лотти примет главная кольцевая серия РСКГ.

Что за техника? Это как раз самая привлекательная часть концепции Лотти. Он стремился к тому, чтобы было не слишком дорого и чтобы машины были разные, но при этом имели примерно равные динамику и скорость. Как это реализовать? Оказалось, всё не так уж и сложно. Допускаются любые омологированные (то есть получившие официальное подтверждение серийного выпуска) четырехдверные седаны и пятидверные хэтчбеки с приводом на одну ось.

Некоторые характеристики автомобилей TCR

КУЗОВ:	серийный, с каркасом безопасности
ДЛИНА:	не менее 4200 мм
ШИРИНА:	не более 1950 мм
ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ:	80 мм
МИНИМАЛЬНЫЙ ВЕС С ПИЛОТОМ:	не менее 1260 кг
ДВИГАТЕЛЬ:	бензиновый или дизельный, с турбонаддувом, рабочий объем не более 2000 см ³ , гибриды запрещены
МОЩНОСТЬ:	не более 330 л.с.
КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ:	не более 410 Н·м
КОРБКА ПЕРЕДАЧ:	серийная или сертифицированная для TCR секвентальная; допустимо использование серийных подрулевых переключателей
ПРИВОД:	на одну ось
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА:	геометрия серийной модели, конструкция элементов свободная
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА:	серийная, элементы могут быть усилены
ТОРМОЗА:	спереди – шестипоршневые суппорты, сзади – двухпоршневые суппорты; диаметр тормозного диска – 380 мм; допустима серийная АБС
КОЛЕСА:	максимальный размер – 10×18 дюймов, минимальный вес – 11 кг

Двигатель – двухлитровый с турбонаддувом, бензиновый или дизель. А дальше технический регламент TCR устанавливает несколько ключевых ограничений. Максимальная мощность – 330 л.с., крутящий момент – не больше 410 Н·м. И самое вкусное: подготовленный к старту автомобиль должен стоить не больше 100 тысяч евро.

Ограничение бюджета – конечно, прием не новый. Но в данном случае планка установлена на весьма доступном – относительно болидов WTCC – уровне. Обычно в означенную сумму обходятся машины национальных серий, а тут, понимаешь, интернациональная! К тому же, насколько известно, планируют открыть обособленный азиатский чемпионат TCR.

Подготовить боевой автомобиль для TCR не очень сложная задача, поскольку он максимально приближен к тем, что продаются в автосалонах. Необходимые инженерные процедуры стандартны, они знакомы всем, кто когда-либо строил спортивные «кузова».

Рецепт, на который намекает регламент, очевиден. Подойдет любая заряженная версия серийной модели с базовой мощностью 250–280 сил.

Для получения 320–330 «лошадок» даже не потребуется мудрить с мотором – достаточно настроить программу управления. При таком уровне форсировки двигатель сохранит надежность и достойный ресурс, его не придется менять или чинить по пять раз в сезон.

Для более точной «уровнировки» регламентом предусмотрены три основных способа: использование балласта (до 70 кг), изменение клиренса (от минус 10 мм до плюс 20 мм относительно базовых 80 мм) и установка рестриктора на системе впуска. А баланс между машинами разных команд обещают проверять на каждом третьем этапе.

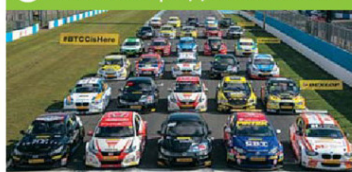
Но это сугубо технические тонкости для служебного пользования. Обычный зритель, что смотрит гонки, вряд ли горит желанием отследить все изменения во всех машинах. Ему важно, чтобы была борьба, а пелетон не растягивался на целый круг с равномерными интервалами.

МИНУСЫ И ПЛЮСЫ

Судя по первым этапам, баланс подобран правильный. Первая шестерка, а то и десятка машин на финише четырех гонок регулярно укладывалась в десять секунд!

Красно-белые Сеаты принадлежат команде Craft-Bamboo LUKOIL, российская нефтяная компания – ее титульный спонсор.

Близкие родственники



Гонки, в названии которых есть слово «туринг», проводят почти во всех европейских странах. Да и за пределами Европы у них множество аналогов. Но единства нет: почти везде подготовка машин разная. Немецкий Туринг – чемпионат DTM – вообще ушел в заоблачные высоты, его техника ничего общего с серийной не имеет. Машины российского Туринга очень близки к соответствию европейскому своду технических требований S2000, но без доработок не подойдут ни для WTCC, ни для TCR.

Из всех национальных чемпионатов уже лет двадцать самый мощный и стабильный – британский BTCC. Некогда он был ярче и престижнее чемпионата Европы. Потом случился спад, но сегодня это самая насыщенная туринговая серия в мире: 32 пилота на машинах 11 марок! Турнир настолько популярен в Великобритании и самодостаточен, что никто не помышляет о переходе из него в чемпионат мира. А трехкратный чемпион мира Энди Приоль ныне выступает именно в BTCC. Класс машин называется S2000, однако здесь в ходу турбонаддув, а по мощности (около 350 л.с.) машины попадают примерно посередине между WTCC и TCR.



Чемпион РСКГ Михаил Грачев инспектирует подвеску своего Audi TT. Ожидается, что его команда вскоре пересядет на VW Golf GTI.

Сергей Афанасьев общается с представителем команды Seat Sport. Судя по всему, испанская марка очень заинтересована в своем продвижении через TCR.



Пока новому Турингу не хватает массовости, но борьба достаточно плотная. А машин и пилотов, как ожидается, прибавится по ходу сезона.

Эпизод с участием Сергея Афанасьева на трассе в Шанхае. В Малайзии россиянин был среди призеров, а в Китае едва набрал очки.



Некоторые этапы TCR совмещены с Гран-при Формулы-1. И в туринговый пaddock часто заходит Берни Экклстоун. Морбиделли – его давний знакомый.



Очевидного лидера при этом не было – на хвосте у будущих победителей всегда кто-то висел. Есть все основания полагать, что и в Сочи, где пройдет наш этап, мы увидим такую же бодрую картину.

Изначально Лотти рассчитывал вывести на старт 24 машины марок Audi, Honda, Seat, Opel и Ford. Правда, примерно половина гонщиков



Примерно в таком состоянии провел Opel Astra OPC Игоря Скуза весь первый этап. На втором украинец предпочел пересечь на Seat.

предпочитают Seat Leon Racer – машину родом из европейского Монокубка, у которого, кстати, частично заимствован регламент TCR.

По маркам план выполнен, причем по ходу сезона ожидается шестой игрок – Volkswagen. С пилотами пока недобор. На первом этапе, в Малайзии, их было семнадцать, а на второй, в Китае, не привезли оба Фокуса и одну Астру, пребывавшие в плачевных кондициях. Зато добавилась еще пара Сеатов. Число 24, однако, по-прежнему реалистично, поскольку официальных заявок на участие Лотти собрал даже больше. Не исключено, что как раз к российскому этапу подтянутся все, кто опоздал или не успел. И те, кто осознанно пропустил удаленные азиатские гонки. Думается, что во втором сезоне TCR вполне может выйти на уровень 30 машин на старте, что для большинства современных гонок – недостижимая мечта.

В том числе и для чемпионата мира, чье нынешнее руководство на затею Лотти смотрит довольно косо. Ведь из WTCC в TCR перешло несколько частных пилотов. Да и какую-то часть аудитории TCR, несомненно, оттянет на себя.

Формально TCR не конкурент чемпионату мира, а скорее вспомогательная ступенька в мировой

туринговой иерархии – от национальных чемпионатов к мировому. У TCR нет никакого официального статуса, это коммерческий турнир. У него пока весьма скромная телевизионная поддержка, тогда как WTCC принадлежит авторитетному спортивному телеканалу. Но что будет через год или два? В WTCC ведь опять правит бал очередной «серийный» чемпион: гонки выигрывают только пилоты Ситроена...

Как и у всех других серий, у TCR есть свои недостатки. Например, некоторую настороженность вызывает изобилие Сеатов – эти машины хоть и находятся в руках частных команд, но изначально построены и доведены заводом. И в TCR пока нет звезд первой гоночной величины. Для успешности гонок это, впрочем, не самый важный фактор. Куда важнее, есть ли в составе участников представители тех стран, где проходят этапы.

Россиян в TCR двое – победитель европейских гонок GT Сергей Афанасьев и чемпион российского Туринга Михаил Грачев. Оба планируют полноценный сезон, так что мы наверняка увидим их на домашней гонке.

У Лотти, кстати, есть еще один пример создания гоночной серии с нуля – это раллийный турнир IRC, который в итоге получил официальный статус чемпионата Европы. **ЭП**