

WTCC: средство от скуки

Прогресс Хонды и Лады вкупе с появлением Volvo вывел борьбу в чемпионате на новый уровень!



Василий КОСТИН

Впервые выходные апреля на французском автодроме Поль Рикар стартовал очередной, уже тринадцатый, сезон в кузовном чемпионате мира WTCC.

Он должен был начаться в России. Однако промоутер серии Франсуа Рибейро и руководство сочинской трассы не смогли договориться о финансовой стороне вопроса: Российский этап WTCC все-таки состоится, но в июне — снова, как и в прошлые годы, на подмосковном автодроме Moscow Raceway.

В чемпионате по-прежнему представлены заводские команды Citroen, Honda и Lada, а в этом сезоне к ним присоединились коллектив Cyan Racing с парой ярко-синих седанов Volvo S60, Chevrolet Cruze TC1 постройки английского атлетей Ray Mallock Limited с самого начала находясь исключительно в руках пилотов-частников, и сейчас в чемпионате таких машин осталось всего две: у голландца Тома Коронеля и француза Джона Филиппи.

«Двойной шеврон», выигравший уже два чемпионата кряду, скоро собирается покинуть серию, чтобы сосредоточиться на выступлениях в WRC, — и потому сократил свой состав до двух гонщиков, двухкратного и четырехкратного чемпионов, Хосе-Марии Лопеса и Ивана Мюллера. А сразу два седана C-Elysee прошлого года ушли частникам — британцу Тому Чилтону и французу Грегюру Демустье.

Команда Honda, напротив, расширилась до трех машин: в межсезонье японитальянский коллектив провел большую работу над хэтчбеком Civic WTCC и принял в свой состав венгра Норберта Микеллиса, а на место опытного Габриэле Тарквини взял чемпиона мира 2012 года англичанина Роба Хаффа, последние три сезона выступавшего за Ладу.

Ну а сам Тарквини теперь представляет Лоду Спорт. Среди гонщиков он всегда выделялся своими способностями по доводке машин, и Веста после его вмешательства в настройки шасси здорово прибавила.

Не сидели сложа руки и организаторы серии, изменившие формат соревнования. Теперь первой проходит 30-минутная гонка с реверсивным стартом: топ-10 пилотов по итогам квалификации выстраиваются на решетке в обратном порядке. Благодаря этому заезд изобилует борьбой, но не превращается в побоище, ведь пилотам нужно сберечь технику для второй гонки. Кроме того, сразу после квалификации отныне проводится тайм-триал MAC3 — это новинка, заимствованная из велоспорта. В групповых заездах на время участвуют по три представителя каждой марки, а заработанные здесь очки идут бонусом в зачет производителей.

В прошлом сезоне зачастую Ситроены были быстрее на полторы секунды с круга. Поэтому на старте нынешнего организаторы догрузили французские машины 80 килограммами балласта. В результате

ситроеновцы все равно завоевали полупозицию и на первом этапе во Франции, и на втором в Словакии, но отрыв измерялся сотыми долями секунды.

На автодроме Поль Рикар в своей первой же гонке за Хонду англичанин Роб Хафф принес японской марке победу! Ну а во втором заезде «золото» получил прошлогодний чемпион Хосе-Мария Лопес. Обе гонки вышли на загляденье! одна запомнилась мощнейшим «рубидолом» за места в середине первого десятка, в котором поучаствовал гонщик Лады Спорт Ники Катсбург, а другая — прорывом хондовца Роба Хаффа из второго десятка на шестое место.

А второй этап в Словакии оказался моментом славы для команды Lada Sport. Наконец-то Веста стала быстрой! В квалификации Ники Катсбург не только прошел в третий сегмент, но и долго удерживал лидерство. В итоге его все-таки сместил с первого места Иван Мюллер на Ситроене, однако с преимуществом всего в четыре «сотки». В «реверсивной» гонке ситроеновский частник Мехди Беннани пытался сохранить «золото» от притязаний хондовца Тьяго Монтейро, однако это ему не удалось — и победа досталась португальцу. А вот Габриэле Тарквини под атаками Хосе-Марии Лопеса не дрогнул и отстоял свою четвертую позицию.

Большую часть второй гонки в лидерах был Катсбург. В послестартовых разборках голландский пилот на Весте жестко защитил свое второе место от притязаний Ивана Мюллера, а когда у лидера заезда Хосе-Марии Лопеса на машине возникла вибрация, Катсбург вышел вперед. Развязка в самом конце гонки была драматичнейшая: голландец на изношенных шинах оборонялся от ситроеновца, но на последнем круге Лопес вместе с Монтейро все-таки опередили гонщика на Ладе.

Третий этап в Венгрии запомнился проливным дождем и тактическим провалом заводских коллективов Citroen и Honda, выпустивших своих гонщиков на трассу на сликах. А еще — второй «бронзой» Ники Катсбурга.

Новички из Volvo тоже показали очень прогресс на техиспекции: окажется чуть меньше положенного, то рестриктор на впуск чуть больше...



Британский WTCC — чуть ли не самый популярный кузовной чемпионат в Европе. Все машины, невзирая на марку, имеют одинаковые подвески, а половина — еще и идентичные моторы

Как бы то ни было, а WTCC сейчас в лучшей форме за последние годы. Четыре близкие по силе заводские команды, захватывающие гонки... Но будущее чемпионата все равно вызывает опасения: в 2017 году уйдет Citroen, а на частников полагаться невозможно — уж слишком дороги при покупке и содержании машины WTCC.

А вот за судьбу международной серии TCR опасаться не приходится: недорогие почти серийные переднеприводники с двухлитровыми турбомоторами мощностью около 330 л.с. гарантируют неплохую наполняемость чемпионата. В первом этапе в Бахрейне участвовало 18 гонщиков — хотя это лишь второй сезон в истории серии, а все спортсмены исключительно частники (заводские команды запрещены). Пилотов, занявших в квалификации места со второго по пятое, разделяли мизерные две сотые секунды! А вот уровень техники пока слишком разный — уверенно борются за очки позволяют только Seat Leon, Volkswagen Golf и Honda Civic. Тогда как Opel Astra, Subaru Impreza и Alfa Romeo Giulietta требуют доводки — и пока непонятно, достигнут ли когда-нибудь уровня Seatов.

Хороший пример равенства возможностей при крайне разнообразии машин — кузовной чемпионат Великобритании WTCC, сильнейший в Европе. Здесь представлены автомобили двенадцати марок, частники на равных конкурируют с пилотами заводских команд, а уровень сражений высочайший. Секрет прост: все машины имеют одинаковую подвеску на стандартизированном подрамнике, а двигателями индивидуально подбирают разрешенное давление наддува. Не можешь разработать свой турбомотор 2.0 с непосредственным впрыском и сухим картером — поставь «безмятный» агрегат от организаторов (его предлжали половина участников). Плюс к этому — система «балласта за успех». Пока прошло два этапа по три заезда в каждом — и победы одерживали шесть разных гонщиков на машинах пяти разных марок: Toyota, Honda, Mercedes-Benz, Ford и BMW! Обратная сторона равенства — высокие цены: у автомобиля полностью удаляется вся передняя часть и вырезается пол в районе заднего сиденья, чтобы установить оригинальные подрамники. Постройка и доводка машины обходится примерно в 300 тысяч фунтов стерлингов! Это уже близко к 500 тысячам евро за автомобиль WTCC. Неудивительно, что английский технический регламент NGTC (или TCN-1 по классификации FIA) не принял больше ни один чемпионат. А вот правила TCR взяли на вооружение уже 11 серий по всему миру, в том числе наша РСКР: в сезоне-2016 в российском классе Туринг будет уже около десятка Seatов! ☺



Серия TCR (на фото) — это не только относительно доступный международный чемпионат для частников, но и поставщик передовой техники для национальных первенств. А вот дорожки автомобиля WTCC — уж, вещь в себе