



Раз за разом Западный автомобильный клуб Франции (ACO) предлагает все новые ограничения для участников ведущих категорий. Главная цель – удержать время прохождения круга в Ле-Мане у отметки 3 минуты 30 секунд.

Однако участники тоже не сидят без дела. У инженерных штабов команд Peugeot и Audi всегда есть запасной вариант или резервы для развития конструкции. После того как немцы удивили с результатами испытаний своего купе R18 Evo2, пришла очередь французов.

Оказывается, грузовики, уезжавшие с Поль-Рикара вместе с прототипами 908 перед гонкой LMS, увезли с собой один из главных секретов наступившего сезона. Сколько же во «льве» лошадиных сил? Таким вопросом задался известный специалист по спортивным машинам «Мюльсан» Майк.

На основе данных о максимальной скорости, показанной на тестах в Ле-Кастелле, были вычислены приблизительные характеристики нового 3,7-литрового турбодизеля. На прямой Мистраль прототипы разгонялись до 325-330 км/ч.

В прошлом году в приблизительно тех же условиях проходила гонка LMS, в которой принимали участие и частники из Oreca. Их прошлогодняя машина 908 HDi FAP тогда достигла отметки в 324 км/ч.

Конечно, существует разница между заводским и частным коллективом, о которой упоминал Хью де Шонак. Однако этот отрыв вряд ли можно измерить ста пятьюдесятью

«лошадьми», которые разделяют машины прошлого и нынешнего сезона.

Майк попытался понять, в какой области можно было так выиграть, чтобы забыть о существенной потере в мощности. Первым делом был вычислен уровень лобового сопротивления. Для этого были использованы прошлогодние данные (700 л.с., 324 км/ч и фронтальная площадь машины).

При тех же условиях, потеряв 150 л.с., машина смогла бы разогнаться до 299 км/ч. Конечно, новое купе отличается от своего предшественника коэффициентом сопротивления воздуху.

Однако объяснить все одним лишь выигрышем в аэродинамике нельзя, так как для поддержания такой высокой максимальной скорости потребовалось бы улучшить коэффициент на 24%. Затем были подставлены более реалистичные цифры.

Мощность приняли равной 600 л.с., а коэффициент сопротивления уменьшили на 10%. Машина «разогналась» до 319 км/ч. От заветной отметки в 325 км/ч еще остается довольно много.

Получается, что при мощности 600 л.с. коэффициент сопротивления воздуху нужно уменьшать на 15%, чтобы получить требуемые 327 км/ч. Это наводит на некоторые размышления. Во-первых, мощность двигателя должна превышать 600 л.с.

Во-вторых, не исключено, что в Peugeot Sport могли испытывать экстремальные настройки с малым уровнем прижимной силы, что и привело к нескольким впечатляющим авариям. Разгадать секрет «льва» вряд ли будет возможно во время тестового дня 24 апреля.

Может быть, и в Спа (8 мая) точный расклад сил узнать не удастся. Соперники всеми силами попытаются сохранить свои тайны до самого главного старта сезона. Тем интереснее будет следить за сражениями на кольце Сарте. Олег Стожков, фото pistonspy.com

