



В 1995 году марке McLaren удалось с первой же попытки выиграть марафон в Ле-Мане. Тогда у соперников, еще не привыкших к относительно новому классу GT, попросту не было достойного ответа суперкарам F1 GTR.

Затем британского производителя все-таки потеснили более обеспеченные участники. Сейчас возвращение на кольцо Сарте не сможет принести подобной отдачи, так как класс легковых автомобилей, которым является GTE, находится в тени спортивных машин (LMP), и на победу в общем зачете претендовать невозможно.

Однако даже при таком раскладе в младшей категории в ближайшее время ожидается невероятное противостояние. Марке McLaren в случае прихода придется сразиться с соперниками, защищающими цвета Aston Martin, BMW, Lotus, Porsche и, главное, Ferrari.

Именно итальянцев подопечные Рона Денниса и Мартина Уитмарша считают своими основными конкурентами. Для начала британцы построят версию GT3.

Скорее всего, в 2012 году Стефану Рателю придется открыть двери своего главного первенства для подобной техники, и у фирмы McLaren появится уникальная возможность сразиться за два титула чемпионов мира одновременно. Планы по завоеванию Ле-Мана пока менее четкие, так как представителям фирмы хотелось бы поспорить за победу в общем зачете, а это с машиной такого класса это попросту невозможно.

«Конечно, мы будем рады победе в своем зачете, – размышляет Уитмарш. – Однако нам

непременно хотелось бы быть на финише впереди абсолютно всех участников. Возможно, нам придется строить машину LMP. Возможно, мы просто подождем и посмотрим, как развивается класс GT.

Гонки спортивных машин – дорогое удовольствие. А сражения в категории Гран Туризмо более доступны. К сожалению, сейчас в этом сегменте (между F1 и первенствами легковых машин) нет какой-либо лидирующей серии.

Я уже разговаривал с представителями Ferrari и предлагал им выступить на одной арене, но они были настроены скептически. Однако я убежден, что болельщики с радостью понаблюдали бы за нашим соперничеством в GT.

Правда, в дополнение к этому мне бы хотелось, чтобы машины этого класса могли проходить круг в Ле-Мане за 3 минуты 40 секунд. Думаю, это вполне осуществимо». Сейчас результаты в категории GT2 держатся у отметки 4 минуты.

Однако с появлением машин, подобных Porsche 918 Hybrid озвученную Уитмаршем цель вполне можно достичь. Кроме того, сейчас многие производители сталкиваются с тем, что купе, участвующие в гонках приходится деформировать.

Из нынешних участников класса это особо заметно у машин Chevrolet Corvette. В случае с автомобилем McLaren MP4-12C потеря составит около 100-150 л.с.

При этом англичанам придется сокращать рабочий объем двигателя, так как по последним правилам Западного автомобильного клуба Франции (ACO) в классе GTE наибольший литраж турбодвигателя составляет 3,2 литра. Сейчас за счет компрессора колоссальный крутящий момент 3,8-литровой восьмерки M838T достигается с отметки в 2000 об/мин.

Еще один камень преткновения – 75-килограммовый карбоновый монокок (в честь которого в названии модели появилась литера C). С такими технологиями британцы могли бы пожаловать лишь в японскую серию Super GT, так как в Ле-Мане в последнее

время подобные машины на старт не допускались.

Однако и в этой области Уитмарш смог договориться с АСО. Французы смягчили требования, указав, что к такому монококу лишь не могут крепиться рычаги подвески, а минимальный объем выпуска дорожной версии должен превышать 300 единиц. Времени на подготовку осталось мало.

В Уокинге уже налажено производство дорожных версий MP4-12C, а команда CRS Эндрю Киркальди мастерит версию GT3, колдуя над подвеской, которую в этом классе можно серьезно модифицировать. Ратель примет новую марку в свою серию с распростертыми объятиями – жонглировать весовыми гандикапами и прикручивать ограничители расхода воздуха его специально обученные люди могут уже с закрытыми глазами.

Машины с компрессорами (Jaguar и Alpina) уже выходили на старт заездов чемпионата Европы. В GT2 такая техника придет чуть позже. У Ferrari есть время на поиск симметричного ответа. Олег Стожков, фото planetlemans.com