Всего полгода остается Марио Тайссену пребывать на посту руководителя BMW Motorsport. За этот срок предстоит завершить реорганизацию спортивной программы.

От качества проведенной работы будет зависеть то, насколько успешным окажется дебют сменщика Тайссена Йенса Марквардта. Смена курса видна невооруженным глазом. Сначала баварцы вернулись в класс GT, затем отказались от участия в F1. Теперь последовал переход из WTCC в DTM.

Именно с немецким чемпионатом и марафонскими гонками связано ближайшее будущее спортивного отделения BMW. Впрочем, Тайссен сейчас не готов гарантировать, что марка задержится в этих классах надолго.

«Мы не готовы назвать сроки, на которые рассчитаны новые проекты, – заявил Тайссен. – Наше стремление продолжать выступления должно подкрепляться эмоциями. Это самая главная составляющая, привлекающая производителей в автоспорте.

Гонки – это источник вдохновения в таком повседневном бизнесе, как производство автомобилей». Оба направления (DTM и GT) вскоре могут пополниться клиентскими программами.

Участие в немецкой серии стало возможным только после того, как появилась возможность продавать силуэты на разных рынках. Соглашение об организации американского варианта первенства уже достигнуто.

Переговоры с представителями японского чемпионата Super GT близки к успешному завершению. Прибытие в этот класс марки BMW вполне может встряхнуть наметившийся застой. Не секрет, что в DTM выступают целые футбольные команды. На независимость частников нет даже и намека.

Невероятно дорогие машины полузаводские коллективы получают поношенными и в обмен на заведомо второстепенные роли. Баварцы намерены реально продавать машины. Вряд ли кто-то позарился бы на нынешние, которые существенно дороже даже купе класса GT1.

Однако принятый курс на снижение затрат позволит сделать предложение более привлекательным. Кроме того, объединение с Super GT позволит заинтересованным японским маркам без лишних усилий прийти в немецкую серию, что еще больше разбавит пелотон.

Заниматься тактическими играми, имея в распоряжении всего четыре-пять машин, гораздо труднее, чем управлять десятком послушных игроков. Обкатка первых силуэтов M3 пройдет в мае 2011 года. Официальный дебют состоится на шоу в Мюнхене в июле.

Сейчас основной упор в подготовке специалисты спортивного отделения делают на доводку двигателя. Тайссен сообщил, что нынешние 4-литровые силовые агрегаты (от купе M3 GTR или M3 GT2) не подойдут.

Это заявление усилило слухи о том, что с 2012 года DTM перейдет на 3,4-литровые моторы, аналогичные тем, что используются в Super GT. И такой шаг кажется весьма перспективным, ведь подобные двигатели с минимальными переделками можно использовать в классе LMP1.

С некоторыми особенностями немецкой серии персоналу BMW придется знакомиться на ходу, но особых проблем возникнуть не должно. Тайссен постарался сохранить инженеров и механиков, которые работали в F1 и WTCC. Усиления потребуют лишь некоторые позиции.

Конечно, десять лет опыта команд HWA-Mercedes и Abt-Audi будут весомым преимуществом, но Марио уверен, что уже на второй год участия его бывшие подопечные будут сражаться за титул. Впрочем, до возвращения в DTM и дебюта в Super GT еще год-два.

А вот в Северной Америке BMW Motorsport уже играет одну из ключевых ролей. В ALMS купе M3 GT2 является грозной силой. Давние партнеры из Rahal Letterman Racing, принесшие BMW титул в зачете производителей, снова будут выставлять немецкие машины на всех этапах первенства.

Существенным отличием от предыдущих сезонов является более тесное сотрудничество, отразившееся в переименовании команды в BMW Team RLR. На этапах ALMS будет использоваться европейская версия машины M3 GT2, отличающаяся более простой конструкцией задней подвески.

Такая же техника будет выходить на старт основных 24-часовых марафонов, где, как выразился Тайссен, еще есть кое-какие незавершенные дела. Между прочим, марка BMW будет представлена и в классе LMP2 LMS.

Несколько команд уже закупили двигатели 4-литровые Judd V8, базирующиеся на немецком блоке. Среди клиентов такие известные коллективы, как Oak Racing и AF Corse, дебютирующий в категории прототипов.

Марафонские гонки всегда отличаются непередаваемым духом и особой драматичностью, которой от спринтов ожидать не приходится. И это признает Тайссен: «В сезоне-2010 было очень много острых моментов.

На финальной гонке ALMS мы смогли завоевать титул, но, откровенно говоря, нам повезло. Незадолго до финиша нашему ведущему экипажу пришлось заезжать на короткую дозаправку, и лидерство перешло к команде Risi-Ferrari.

Однако у них за несколько сот метров до клетчатого флага кончилось топливо. Так

титул перешел к нам. Совсем другая история была в Спа. Мы уверенно возглавляли гонку. За 23 часа был лишь один небольшой вылет.

Как оказалось, именно тогда был поврежден один из рычагов подвески. Он подвел за 40 минут до финиша. Потребовался ремонт, и мы упустили верную победу. Самой трудной гонкой оказался марафон в Ле-Мане.

Там мы просто не были конкурентоспособны. Нам пришлось модифицировать машину по требованию ACO, а новый рестриктор на впуске отнял слишком много лошадиных сил – на прямых мы безнадежно отставали. Конечно, самым запоминающимся стал суточный заезд на Нюрбургринге.

Соревнования выдались крайне драматичными. Переживаний хватило и нам, и нашим конкурентам. Два последних часа мы с напряжением следили за ведущей машиной, на которой забарахлила коробка переключения передач.

К счастью, Уве Альцен и Йорг Мюллер смогли довести купе до финиша и принесли нам победу. Этот успех определенно имел резонанс. И этого результата мы вновь достигли с командой Schnitzer Чарли Ламма.

С ним мы четыре раза участвовали в «24 часах Нюрбургринга» и три раза добивались победы. Прекрасную точку в нынешнем сезоне поставили именно подопечные Чарли, которые выиграли на M3 GT2 финальный этап ILMC в Чжухае». Основной командой в сезоне-2011 останется Schnitzer.

Если с участием в Ле-Мане и Нюрбургринге вопрос уже решен, то на счет Спа еще остаются сомнения. Тайссен хотел бы выпустить свой коллектив на старт, но организаторы гонки упорно год за годом понижают ее статус.

Еще осенью планировалось, что на старт нового марафона выйдут представители всех классов GT, кроме ведущего. Теперь в заявке остались лишь любительские категории GT3 и GT4. Зато велика вероятность участия марки в ILMC.

В американских этапах Кубка гарантированно поедет команда BMW Team RLR. В Европе будут выступать подопечные Ламма (на сезон в GT2 заявляется производитель, а не конкретный коллектив). Остается лишь решить вопрос, кто будет участвовать в гонке в Китае.

Что касается пилотов, то особых изменений не предвидится. На европейских трассах в 2011 году марку будут представлять Энди Приол, Йорг Мюллер, Аугусту Фарфус. На Нордшляйфе кним присоединятся Уве Альцен, Дирк Адорф и Педро Лами.

В ALMS поедут Билл Оберлен, Джоуи Хэнд, Дирк Мюллер и Дирк Вернер. В таком составе спортивное отделение BMW вступает в новый год. Гонщикам предстоит осваивать новую для себя технику, закреплять успехи, достигнутые в прошедшем сезоне.

Во многом от усердия коллектива будет зависеть, продолжит ли их новый босс Йенс Марквардт политику предшественника. Времени на выработку собственной стратегии у него было достаточно.

Как пояснил Тайссен, решение о его уходе было принято сразу же после прекращения участия в F1. Непосредственный шеф Марио Клаус Драгер попросил реорганизовать политику спортивного отделения и трудоустроить персонал, оставшийся без работы после завершения программы в Формуле-1.

Так появилась идея о возвращении в DTM. Требовалось лишь заручиться гарантиями о введении международного регламента: «Легче передать бразды правления, когда подопечные планомерно готовятся к дебюту, и остается какое-то время, чтобы внести собственные изменения», – считает Тайссен. Опытный специалист, конечно же, надеется, что никаких существенных поправок его преемнику предлагать не придется. Олег Стожков, фото lemanslive.com