



Исход финального этапа ILMC в классе GT2 был predetermined на самом старте, когда не поделили дорогу два сильнейших экипажа. Столкнулись купе Porsche 911 GT3 RSR Марка Либа и Ferrari F430 GTC Джанмария Бруни.

Оба экипажа смогли продолжить борьбу и даже оказались на подиуме, но в борьбу за победу они так и не включились. После стартовых неприятностей у фаворитов в лидеры вышли команды Schnitzer-BMW и CRS-Ferrari.

Сильнейший представитель британского коллектива, который вскоре займется подготовкой машин McLaren MP4-12C GT2, Эндрю Киркальди несколько десятков кругов держался впереди Йорга Мюллера, но не выдержал собственного темпа и допустил ошибку, вылетев с трассы и выпустив баварский экипаж вперед. Впрочем, Эндрю тут же с успехом реабилитироваться, догнав и обогнав Мюллера.

К сожалению, к этому моменту пелотон не досчитался нескольких экипажей. Продолжили свою печальную традицию представители команды RSR. На сей раз их купе Jaguar XKRS продержалось всего 10 кругов.

Столько же проехал автомобиль Lamborghini Murcielago GT1 команды JLOC. Оставшийся в строю участник старшей категории Larbre Competition провел прощальную гонку для машины Saleen S7R без блеска, уступив лучшим представителям классов GT2 и GT3.

Вряд ли кто-то из зрителей, собравшихся на трибунах, пристально следили за тем

экипажем, что находился впереди всех обычных представителей GT. Но именно эта машина, скорее всего, олицетворяет будущее автоспорта.

В гордом одиночестве продвигались к итоговому шестому месту спортсмены на гибридном купе Porsche 911 GT3 R. Экипаж удивил всех не только высокой скоростью, но и чрезвычайной экономичностью. На 1000 км потребовалось всего 3 полноценных остановки и одна короткая дозаправка на самом финише.

Стоит ли удивляться, что обычные купе остались далеко позади. После первой волны дозаправок представители классов выстроились в своеобразном порядке. Гибрид занимал первое место и шел на седьмой позиции в общем зачете.

Следом располагался экипаж Schnitzer-BMW. На сухой трассе купе Audi R8 LMS GT3 уже не могли соперничать с участниками старшего класса, и ехали за пределами первой десятки. И только за ними следовала машина команды Larbre.

Пока баварцы спокойно наращивали преимущество, позади них порой разгорались интересные соперничества. Два опытейших представителя марки Porsche Марк Либ и Ричард Вестбрук устроили сражение на подступах к первой тройке.

К сожалению, последствием данной дуэли стали проблемы со сцеплением на автомобиле «Вести», и экипаж выбыл из борьбы за подиум. Что касается первого места, то подопечные Чарли Ламма спокойно довели дело до победы и поставили красивую точку в сезоне-2010, который можно признать успешным для купе M3 GT2.

Конечно, победа на Нюрбургринге стала неожиданной, но подобного результата гонщики на относительно свежем купе вполне могли достичь и в Спа. Лишь досадный вылет в повороте Пиф-Паф за несколько десятков минут до финиша лишил команду вполне заслуженного триумфа.

В ALMS команда Rahal Letterman Racing принесла марке победу в кубке производителей. Белое купе, отличающееся от соперников по классу «седанообразным»

кузовом и чуть более экономичным двигателем, провело 2010 год гораздо ярче, чем, например, английский автомобиль Aston Martin V8 Vantage GT2.

Англичанин был быстрее, но уступал в надежности. Теперь многолетний руководитель команды Schnitzer может немного отдохнуть, а весной, заручившись поддержкой Энди Приола, приступить к испытаниям нового силуэта M3 DTM.

Подробности следующей программы выступлений марки BMW в гонках на выносливость станут известны в начале декабря. Второе и третье места на подиуме в Чжухае заняли непримиримые соперники.

Экипаж Felbermayr-Proton Porsche на этот раз финишировал впереди представителей AF Corse Ferrari, которые на самом финише гонки опередили спортсменов CRS. Однако в зачете марок третьего места итальянцам хватило, чтобы добыть первый кубок ILMC в классе GT2.

И это стало небольшим утешением после неудачного сезона. Модель F430 GTC уже уступает более свежей модификации 911 GT3 RSR, а в гонках часто преследуют неудачи.

Чего стоят хотя бы проблемы у Жана Алезии с заменой ложементов в одной из гонок LMS или эпический провал на финальной гонке ALMS, когда у лидировавшего экипажа топливо кончилось за несколько сот метров до финиша. Впрочем, со следующего года многое может измениться.

На гоночную арену должно выйти совершенно новое купе 458, которое, по первоначальным прикидкам, составит очень серьезную конкуренцию своему извечному немецкому сопернику. Конечно, не стоит забывать о гибриде, который выступал в своем собственном зачете.

Прямых соперников у Porsche 911 GT3 R Hybrid не было, но машину можно было сравнить с купе GT2. Более тяжелый автомобиль, построенный на базе GT3, буквально

разгромил «старших братьев».

Повышенная экономичность и «дармовые» лошадиные силы наглядно продемонстрировали все преимущества от использования системы рекуперации кинетической энергии в марафонских гонках. Глава Porsche Motorsport Хартмут Кристен, естественно, остался доволен таким выступлением своих подопечных: «Гонка в Китае ознаменовалась невероятным успехом.

Машина прошла дистанцию без малейших технических проблемы. Данные, которые мы собрали на предыдущей гонке на Роуд-Атланте, позволили усовершенствовать систему. Сегодня мы наглядно продемонстрировали, каким потенциалом обладают гибридные технологии.

Этот результат мотивировал нас на дальнейшую работу над этим проектом. Могу сказать, что марафон в Китае не стал последним для машины 911 GT3 R Hybrid».

Пример с гибридной силовой установкой доказывает, что автоспорт продолжает являться не просто площадкой для рекламы своей продукции. В марафонских гонках все еще можно протестировать интересные новинки, а гонки продолжают оставаться многофакторным экспериментом. Гибриды наступают, и уже в следующем году подобная силовая установка вполне может привести экипаж к победе в Ле-Мане. Олег Стожков, фото [motorsport-total.com](http://motorsport-total.com)