



Ханс-Вернер Ауфрехт, шеф фирмы ITR, которая организует гонки серии DTM, после заезда на Хоккенхайме лучится оптимизмом. Дело не только в том, что старт сезона выдался весьма интересным.

После того как с Северной Америкой все вопросы были улажены, и организация NASCAR дала добро на создание специального чемпионата, настала очередь обратить внимание на Японию. Разговоры о сотрудничестве ITR и GTA (ассоциации, отвечающей за проведение чемпионата Super GT) в последнее время поутихли, но Ауфрехт снова подлил масла в огонь.

Босс ITR сообщил, что японские производители крайне заинтересованы в сотрудничестве с DTM. В ярких красках Ауфрехт обрисовал картину ближайшего будущего, в котором найдется место для трех чемпионатов, большого числа производителей и гибридных силовых установок.

Сейчас, когда некоторые болельщики уже указывают на схожесть нынешней серии и чемпионата ITC, канувшего в Лету в 1996 году, особо остро встает вопрос о привлекательности чемпионата для новых производителей. Каждый шаг реформ, которые просто неизбежны, придется тщательно готовить.

Новый технический регламент выгодно отличается от всех предыдущих тем, что не замыкается на одном лишь немецком чемпионате. Новые правила послужат основой для североамериканской и японской серий, что позволит привлечь дополнительные марки и в DTM «Многое зависит от регламента, – пояснил Ауфрехт. – Японские производители заинтересованы в том, чтобы выступать в нашем чемпионате.

Я исхожу из того, что в 2012 году машины Super GT могут попасть на старт DTM, а автомобили Audi, BMW и Mercedes появятся на японских трассах». Пожелания потенциальных участников были учтены при составлении регламента. Например, пришлось возвращаться к кузову типа купе.

Он не только более подходит для гонок, но и «более популярен в Японии». Приверженность марок, участвующих в Super GT, новым технологиям вынудила пойти на уступки и в области двигателестроения.

Гоночная команда Honda уже испытывала свою версию гибридной силовой установки, установив ее на старое шасси NSX. Не обойдет тема KERS и DTM. В двух следующих сезонах сохранится привычный блок V8, а вот в 2014 году на трассу должны выйти гибриды.

Ауфрехт тут же поясняет, что все это не должно повредить спортивной составляющей. Благодаря новому регламенту производители смогут строить технически заметно отличающиеся друг от друга машины, но наличие нескольких десятков второстепенных стандартизированных узлов поможет существенно сократить расходы на конструирование и производство техники.

Босс ITR считает, что новые силуэты обойдутся командам в половину дешевле нынешних. Такие и обтесать в ближнем бою не так жалко, и перепродать небогатому коллективу можно. А вопрос о продаже новых силуэтов – один из важнейших для привлечения BMW и других марок.

Баварцы намерены организовать клиентскую программу, похожую на ту, что проводится в разнообразных национальных первенствах. Новые купе M3 DTM должны быть доступны независимым командам.

Если в Северной Америке выступать будет заводской коллектив, то в Японии цвета Мюнхена должны защищать частники. Вообще, нынешние планы Ауфрехта выгодно отличаются от тех, что привели к развалу ITC.

Вместо одной дорогой мировой серии планируется создать единый свод правил, который будет использоваться в чемпионатах Северной Америки, Европы и Азии. Машины уже выглядят дешевле, выносливее и ремонтпригоднее, чем монстры середины девяностых.

Остается только подписать контракт на телевизионные трансляции с нормальными каналами, и о крахе можно будет забыть окончательно. Заинтересованность японцев в сотрудничестве подчеркивают сообщения о запланированной на 2012 год незачетной гонке в Малайзии, где на одной трассе сойдутся представители DTM и Super GT. Олег Стожков, фото dtm.com