



Новый турбодвигатель BMW давно находится в процессе испытаний. Его даже успели установить на раллийный автомобиль Mini Countryman WRC.

Несмотря на то что вопрос об участии заводской команды все еще решается, баварцы первыми объявили о начале тестов новинки. Не собираются отставать от соперников представители марки Chevrolet.

Их мотор прошел часть стендовых испытаний, и гонщик команды RML Роб Хафф уже провел обкатку седана Cruze, оборудованного новым двигателем. Коллектив RML оказался в трудной ситуации. Инженеры и механики по ходу сезона задействованы в трех чемпионатах: WTCC, BTCC и LMS.

В серии «Ле-Ман» титул уже взят, и все силы можно сконцентрировать на кузовных первенствах. В обоих оставшихся чемпионатах лидируют представители Chevrolet. Правда, уже сейчас нужно разрываться между настоящим и будущим, уделяя время подготовке к следующему сезону.

BTCC переходит на новый регламент, а в WTCC «всего лишь» меняется двигатель. Исход нынешнего сезона и форма в следующем зависят от того, как команда сможет распределить силы.

Ситуация в чемпионате мира осложняется тем, что командам предстоят длительные путешествия в Японию и Китай. Первые испытания нового двигателя прошли лишь в августе. На днях силовой агрегат был установлен в моторный отсек седана Cruze.

И на этой неделе тестовой программы не предвидится – коллективу предстоит участвовать в гонках в Валенсии. А объем испытаний представляется весьма обширным.

Инженерам предстоит не только довести отдачу мотора до нынешних показателей, но и добиться повышенной надежности. Сейчас форсированные «сердца» порой не выдерживают и нескольких 50-километровых заездов.

В будущем двигатели должны стать гораздо безотказнее (в 2011 году безнаказанно можно будет заменить мотор лишь один раз). Пока что представители Chevrolet могут похвастаться тем, что силовой агрегат продержался на стенде 15 часов.

Что касается следующего сезона, то организаторам WTCC придется вновь серьезно потрудиться. Совет по автоспорту разрешил использовать по ходу сезона-2011 нынешние 2-литровые двигатели.

Получается, на старт могут выйти автомобили с силовыми агрегатами трех разных типов (атмосферными 2-литровыми, 1,6-литровыми и 2-литровыми турбодизельными). Задача по «балансу сил» усложняется.

Немного облегчает участь технической комиссии тот факт, что опцией, скорее всего, воспользуются независимые команды. А с ними можно и не церемониться. Интересно, что одним из преимуществ в программе «всемирного» двигателя называлась экономия средств.

Некоторые частники с этим категорически не согласны. Владельцы небольших коллективов уже сейчас обеспокоены тем, что обслуживание и (в крайнем случае) ремонт турбодвигателя будет обходиться заметно дороже, чем эксплуатация атмосферных силовых агрегатов. Пока заводчане с радостью тестируют новинки, представители задних рядов пелотона усиленно прикидывают, смогут ли они осилить участие в WTCC. Олег Стожков, фото automobilспорт.com