



Октябрь 1994 года, Хоккенхайм. Автомобили BMW M3 E36 команды Linder, лишившиеся знаменитой оранжевой раскраски Jagermeister, в последний раз выходят на старт гонки DTM.

Октябрь 2010 года, Хоккенхайм. Норберт Хауг и Вольфганг Ульрих от лица команд Mercedes и Audi приветствуют официальное заявление марки BMW о приходе в немецкий чемпионат. Спортивное отделение баварского концерна возвращается к корням.

Спустя пять месяцев после объявления о намерениях Мюнхен официально дает «зеленый свет» проекту. Две главные проблемы успешно разрешены.

Представители BMW, Audi и Mercedes приняли устраивающий все стороны технический регламент, а организаторы серии из фирмы ITR потрудились обеспечить присутствие силуэтов DTM на разных континентах. Сама немецкая серия отныне будет навещать Китай, «филиалы» откроются в США и Японии.

Этих мер оказалось достаточно, чтобы устранить все сомнения руководителей BMW. Интересно, что баварцы могли вернуться еще в 2000 году. Тогда они входили в рабочую группу, которая обсуждала технический регламент нового DTM.

Однако в последний момент спортивное отделение BMW махнуло рукой на немецкий чемпионат и программу в гонках спортивных машин, сосредоточив все усилия на участии в Формуле-1 в альянсе с командой Williams. Сейчас произошел обратный процесс, и,

закрыв проект в F1, концерн возвращается в марафонские кузовные дисциплины, а знаменитое купе M3 вновь выйдет на старт гонок немецкого чемпионата.

Директор по развитию концерна Клаус Дрегер, весьма трепетно относящийся к имиджу марки, пояснил решение Мюнхена: «Возвращение марки BMW в DTM является фундаментальной частью плана по преобразованию наших спортивных программ. Усиливая присутствие в кузовных классах, мы возвращаемся к нашим корням.

На гоночной трассе мы в полной мере можем продемонстрировать характеристики наших машин в сражении с прямыми конкурентами по рынку. DTM – идеальный вариант». Глава BMW Motorsport Марио Тайссен рад, что все вопросы улажены.

Можно спокойно готовиться к сезону-2012: «Мы начали подготовку еще в апреле, когда было озвучено только намерение марки вернуться в DTM. Концепция нового автомобиля уже готова, и после официального разрешения совета директоров мы можем приступить к постройке машины.

Сегодня просто великолепный день. Мы принимали участие в разработке нового регламента, силуэты DTM смогут выходить на старт гонок в США и Азии. Для чемпионата открываются невероятные перспективы. Я рад за моих сотрудников, которые с энтузиазмом принялись за этот проект.

Я рад за многочисленных поклонников серии, за организаторов и благодарен представителям команд Mercedes и Audi, при поддержке которых серия DTM завоевала популярность. Я уверен, что в истории чемпионата открывается новая увлекательная глава, которая ознаменуется сражением трех знаменитых марок».

Естественно, Тайссен доволен и тем, что автомобили будут использоваться не только заводской командой в DTM, но и преданными марке частниками по всему свету. А новый силуэт выйдет на трассу уже в середине 2011 года – акkurat к мероприятию на Олимпийском стадионе Мюнхена.

Там же могут быть представлены команды, которые будут представлять марку, и составы гонщиков. Тайссен пояснил, что окончательное решение о количестве машин будет принято после того, как точно определится количество участвующих в чемпионате производителей.

Если в серии будут выступать только Audi, BMW и Mercedes, то придется заявить минимум шесть пилотов. Глава BMW Motorsport заявил, что при выборе спортсменов предпочтение будет отдаваться нынешним заводским гонщикам.

Однако в последнее время среднестатистический пилот DTM молодеет, и Йорг Мюллер с Энди Приолом, например, больше подходят для выступления в гонках GT. Скорее всего, ставку сделают на Аугушту Фарфуша, молодых гонщиков (Рене Раст давно не может пробиться в немецкую серию) и кого-то из опытных пилотов DTM (Маркус Винкельхок, например).

Поспешили поздравить Тайссена его будущие конкуренты. «Возвращение BMW – отличная новость для любителей DTM, – уверен директор Audi Sport Вольфганг Ульрих. – Теперь три ведущих немецких производителя будут соревноваться в одном чемпионате.

Это еще больше повысит престиж серии. Мы уже знакомы с соперниками из Мюнхена по выступлениям в первенстве Super Tourenwagen и по гонкам спортивных машин. Теперь нам предстоит очередная встреча.

Нам нужно готовиться к сражению с представителями марок BMW и Mercedes, которые являются нашими прямыми конкурентами на рынке. Это прекрасно вписывается в стратегию развития программ Audi Sport».

«Мы полностью поддерживаем решение BMW, – пояснил босс Mercedes Motorsport Норберт Хауг. – Мы убедились, что были правы, проявляя нашу приверженность серии DTM. Мы являемся единственным производителем, который постоянно присутствует в чемпионате на протяжении более 20 сезонов.

С нетерпением ждем возможности сразиться с новым соперником». Что касается соперников, то их может стать еще больше. Представители марки Opel уже официально подтвердили, что рассматривают возможность участия в DTM. Решение будет принято в этом году.

С постройкой силуэта должна помочь команда Williams, а базовой командой станет коллектив Рея Мэллока, ныне выводящий на старт WTCC заводские машины Chevrolet Cruze. Даже без учета возможного возвращения марки Opel будущее серии DTM теперь представляется гораздо более радужным.

Остались позади волнения преданных поклонников о судьбе чемпионата, пережиты сложные сезоны. В скором будущем немецкие силуэты выйдут на старт чемпионатов, проводимых в США и Азии.

«Я полагаю, что этот день войдет в историю автоспорта, – уверен босс DTM Ханс-Вернер Ауфрехт. – Новый регламент возник благодаря совместным усилиям Немецкого союза моторных видов спорта (DMSB) и представителей марок. Думаю, нужно поблагодарить участников серии за то, что они смогли прийти к этому соглашению.

Новые правила позволили BMW вернуться в чемпионат, и я думаю, что некоторые производители последуют примеру баварцев. Уверен, что благодаря гонкам в Европе, Азии и Америке класс машин DTM ляжет в основу новой международной категории».

После таких заявлений трудно не согласиться с Марио Тайссеном. День выдался просто великолепным. Олег Стожков, фото speedweek.de