



Знаменитая австралийская серия V8 Supercars в последнее время становится все популярнее. Росту зрительского интереса за пределами Австралии и Новой Зеландии способствуют плотные результаты, острая контактная борьба и внушительное число участников.

Правда, как и у любого чемпионата, существуют свои слабые места. Одна из них – полная закрытость серии для «чужаков». Конечно, ярые фанаты первенства только поддерживают такую политику, но варка в собственном соку вряд ли идет на пользу.

Какими бы консерваторами ни были организаторы первенства, им все же придется принимать новый технический регламент. В 2012 году должны дебютировать правила «Car of the Future» («Машина будущего»), и многие поклонники уверены, что чемпионат потеряет свою уникальность.

А уж если в серию придет BMW, то на ней можно смело ставить жирный крест. Для обычного зрителя подобные опасения непонятны. Отдел BMW Motorsport вовсе не собирается диктовать свои условия организаторам австралийской серии.

Подопечные Марио Тайссена просто интересуются, возможно ли как-то подогнать новую машину M3 DTM под требования «Car of the Future». Стоит сказать, что потребность в введении нового регламента назрела давно.

Некоторые австралийцы считают, что не имеет смысла проводить гонки на машинах, которые уже не являются доминирующими на рынке. Конечно, большой седан Holden

Commodore все еще лидирует по числу продаж (3787 в октябре), но совсем близко более компактные Toyota Corolla (2803) и Mazda3 (2556).

Второй дуэлянт V8 Ford Falcon расположился следом (2258). Стоит учесть, что дорожные седаны Holden и Ford уже, к счастью, не оснащаются привычными для V8SCA архаичными нижневальными пятилитровыми силовыми агрегатами и столь же допотопными задними подвесками.

Вряд ли можно с гордостью называть местным колоритом использование устаревших технологий в ведущем национальном первенстве. Удивляют и заявления о том, что в противостояние марок Holden и Ford не должны вмешиваться третьи лица.

Якобы, данная дуэль идет чуть ли не от начала времен. На самом деле соперничество двух марок было искусственно создано лишь в 1993 году, когда в Австралийском чемпионате по шоссейно-кольцевым автогонкам (ATCC) был принят новый регламент, создавший идеальные условия для местных производителей.

До этого ATCC был весьма привлекательным первенством, в котором соревновались представители самых разнообразных марок. Наличие нескольких зачетных групп, конечно, шло на руку более мощным австралийским машинам, но до 1993 года чемпионами первенства становились гонщики на автомобилях Chevrolet, Volvo, Mazda и Nissan.

Спортсмены добивались успеха на знаменитых европейских хэтчбеках Ford Sierra, а ливрея чемпионской машины BMW 635 CSi команды JPS BMW Racing до сих пор считается самой красивой боевой раскраской для данной модели. При этом «великие дуэлянты» не гнушались использовать помощь со стороны.

Например, на седанах Holden Commodore стояли японские двигатели Nissan. Сейчас глава V8 Supercars Тони Кохрейн пытается привлечь новых производителей, но особого успеха пока не достиг.

Представители марок Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, Nissan, Audi, Chrysler, Dodge, Skoda, Volkswagen, Honda, Mazda, Porsche и Toyota официально заявили, что не заинтересованы в участии. У многих просто нет подходящей модели для первенства.

Например, у компании Nissan есть лишь один большой седан (Maxima), но ему попросту ни к чему «спортивная карьера». Сами «дуэлянты», похоже, уже устали от своего спора и вовсе не против того, чтобы в чемпионате появились новые лица. Победа в этом случае будет цениться дороже.

Ведь австралийцы, будем надеяться, вовсе не боятся конкуренции со стороны BMW.
Олег Стожков, фото motorsport-total.com