

24 СОБЫТИЕ

▼ TUNER GP

Текст: Федор Свинин

Фото: Александр Васильев

ПРОВЕРКА СКОРОСТИ





> НА ПРОТЯЖЕНИИ НЕСКОЛЬКИХ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ
TUNER GP ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ СОБЫТИЙ
В МИРЕ НЕМЕЦКОГО ТЮНИНГА. ТАК НЕМЦЫ ВСТРЕЧАЮТ ЛЕТО—
НА ХОККЕНХАЙМРИНГЕ СО СВОИМИ САМЫМИ ПОСЛЕДНИМИ
И БЫСТРЫМИ МОДЕЛЯМИ.



Формат Tuner GP действительно гениален. Это настоящее спортивное первенство между тюнинговыми фирмами Германии на отличной гоночной трассе. Малое кольцо Хоккенхаймринга идеально подходит для подобных событий. Эта трасса хорошо знакома всем немецким специалистам, которые даже после годичной паузы сразу демонстрируют на ней отличные результаты. Хорошее сочетание прямых и поворотов предъявляет особые требования к уровню всех технических компонентов автомобилей. Важна не только мощность двигателя, но и настройки подвески и эффективность тормозной системы. Наконец, сохраняются все преимущества инфраструктуры формульного Хоккенхаймринга. Для зрителей все уже было предусмотрено давным-давно

– ничего изобретать организаторам Tuner GP просто не нужно. В этом году участникам здорово повезло с погодой. Солнечный субботний день позволил продемонстрировать свою технику во всем великолепии, без характерных для соревнований прошлых лет жалоб на мокрую трассу. На этот раз и турбированные автомобили мощностью больше 500 сил были готовы к настоящей битве. Интересно, что, как и в прошлом году, в Porsche вновь воспользовались Tuner GP для убедительного представления своих курсов вождения, а также нескольких своих серийных моделей. В течение всей первой половины дня, в том числе и во время собственно соревнования, по трассе практически без перерывов катились три заводских пилота. В принципе, любой

желающий мог составить им компанию на несколько кругов. Для того чтобы стать пассажиром, достаточно было просто заполнить анкету и подписать документ, снимающий ответственность с пилота и компании Porsche за любые происшествия во время заездов. В этом году в Porsche подобрали весьма интересную гамму моделей. Естественно, самым желанным следовало считать заезд на Carrera GT. Хотя производство этого суперкара уже прекращено, в Porsche продолжают с гордостью выводить его на гоночные трассы на публике. Мастерство и мотивация заводского пилота на Carrera GT вызывали восхищение даже у участников Tuner GP. Так, с впечатляющим постоянством круг за кругом он бросал суперкар боком на выходе из поворота Sachs, всегда удерживая

живая автомобиль в одной и той же траектории. Выкатили на Хоккенхаймринг также и новый GT3 – уже в кузове 997. Судя по всему, новинка получилась достаточно быстрой, однако все специалисты уже ждут начала серийного производства более бескомпромиссной версии GT3 RS. Очевидно, что несколько уже доработанных версий GT3 RS появятся на Tuner GP в следующем году. А третьим автомобилем от Porsche стал Cayenne Turbo. Чувствовалось, что его водителю нелегко поддерживать высокий темп движения по трассе: в отдельных поворотах внедорожник отчаянно пищал покрышками. По своей скорости именно в связках виражей Cayenne здорово проигрывал тюнинговым легковым автомобилям, порой явно мешая им на трассе и заставляя чуть сбросить скорость.



Естественно, это вызывало явное раздражение участников Tuner GP, но на конфликт с Porsche никто, конечно, не решился. Безусловно, одной из самых важных и удачных находок организаторов Tuner GP остается деление участников по классам. Сейчас 66 машин было разделено по 10 классам по простейшим признакам. Такое решение позволяет удовлетворить большее число компаний, позволяя им в течение последующих месяцев с гордостью называть себя победителем или призером Tuner GP в отдельном классе. В прошлые годы нередко не все участники были довольны распределением автомобилей по классам, попадая в одну группу с явно более быстрыми автомобилями. Но в этом году таких жалоб вроде бы не было.

Фактически список компаний, заинтересованных в выступлении на Tuner GP, с годами почти не меняется. Традиционно симпатизируют этому мероприятию специалисты по тюнингу Porsche. Малое кольцо Хоккенхаймринга отлично подходит к

идеологии спорткаров Porsche, позволяя им состязаться в своей собственной лиге. Очень мало всегда заявляют в соответствующих классах моделей BMW и Mercedes. Похоже, что для побед им следовало бы сбросить как минимум килограммов 200. Примета новой эры – активное участие фирм на полноприводных турбированных Subaru Impreza и Mitsubishi Lancer EVO. Причем выставляют их не только немецкие, но и швейцарские компании. А наибольшим сюрпризом в этом году стало, конечно, отсутствие команды Gemballa. Несколько последних лет сразу в нескольких классах именно борьба за победу представителей Gemballa и TechArt становилась украшением мероприятия. Однако уже пару лет назад молодые тюнингвики Porsche начали всерьез угрожать лидерству этих признанных авторитетов. Похоже, что на этот раз в Gemballa не стали тратить силы и время на подготовку к Tuner GP автомобиля, который не смог бы гарантировать победу. Первые несколько классов были





**ИОЛАНДА ТАВОЛИ
ТРАДИЦИОННО
ВЫСТУПАЕТ ЗА
КОМАНДУ SPEEDART**

настолько малочисленны, что организаторы выпустили их на трассу одновременно. Так, в классе Funscar было заявлено всего 2 автомобиля. Причем эффектный родстер с наклейками AEZ вызывал всеобщий интерес. Неудивительно – даже не все немецкие специалисты могли опознать под этим броским кузовом хорошо знакомое шасси Opel Speedster. Об истинном происхождении этого автомобиля можно было догадаться только по сохранившемуся интерьеру Speedster да по характерному переднему стеклу. Неудивительно, что 200-сильный турбированный прототип от MPM Sportcars оказался намного быстрее 125-сильного Smart Roadster в подготовке CS

Tuning. Интересной была подборка участников в классе Diesel. По какой-то загадочной причине на Tuner GP не часто привозят дизельные модели, прошедшие основательную тюнинговую доработку. В рамках этой группы было два принципиальных соперничества. Так, VW Polo от Wendland боролся за победу с BMW 120d от Dogg, а за призовое место соперничали более тяжелые Audi A6 от MTM и A4 от B&B. Хотя Polo и 120d проигрывали моделям Audi 100 и 60 сил соответственно, их преимущество в весе было слишком очевидно. Вновь класс SUV состоял исключительно из Porsche Cayenne. Правда, свою версию Mercedes ML хотели сначала заявить в Vaeth,

но, оценив значительный проигрыш турбированным Porsche в мощности, от этой идеи отказались. Судя по всему, 600-сильные Cayenne от различных тюнинговых компаний действительно имеют практически одинаковые характеристики. Так, автомобиль от TechArt проиграл модели ENCO менее одной десятой секунды во времени круга. А победу праздновали в Edo Competition – во многом благодаря мастерству своего титулованного пилота Патрика Саймона. Тюнинг в Германии совсем необязательно ориентирован исключительно на новые автомобили. Об этом здорово напоминали 11 автомобилей, которые участвовали в классе Youngtimer-2000.

Еще в прошлом году модели с возрастом 10–20 лет участвовали в классе Funcar, а теперь для них сделали свою группу. Наблюдать за выступлением спорткаров-ветеранов было большим удовольствием. На трассу выехали по-настоящему культовые автомобили: BMW M3 E30 и M5 E34, Audi RS2 и VW Golf VR6, Nissan Sunny GTI и VW Kafer... Причем у Kafer, Opel Kadett и VW Polo также стояли мощные двигатели до 250 сил, что делало борьбу еще более интересной. Вне конкуренции оказался пилот на отличном M3 E30, а на подиуме компанию ему составили представители фирмы Capri – на RS2 и VR6. Даже на прямых участках Хоккенхаймринга «заряженные малыши» смотрелись неплохо. А скорость прохождения медленных поворотов легких машин класса Kleinwagen была высокой. Гордость специалистов B&B – VW Lupo с 300-сильным турбомотором вполне заслуженно стал самым быстрым. Второе место досталось AC Schnitzer с Mini Cooper S. А третье, весьма неожиданно, скромному на вид фургончику VW Caddy от Rothe мощностью также в районе 300 сил. В классе Kompaktwagen вполне предсказуемо все свелось к борьбе участников, выступавших на VW Golf, а также их соплатформ-





менных собратьев – Seat Leon и Audi S3. Правда, соперничать с ними пытались в Steinmetz. В этой компании построили свою версию Astra OPC мощностью 285 сил. Однако даже опытнейший Манфред Вольфгартен, настраивающий и тестирующий подвески для Steinmetz и AC Schnitzer, оказался на этой Astra с громким именем Pegasus только на пятом месте. А подиум выглядел вполне знакомо – по одному представителю от Digit Power, Rothe и V&B. В группе Cabrio/Coupe все вновь свелось к соперничеству Porsche-тюнингщиков. Правда, в Dorr

все-таки выставили новенький BMW Z4 M Roadster, в Elia – привычный Nissan 350Z, а в Vaeth – Mercedes SLK 350, но все эти спорткары остались за пределами призовой тройки. Про Boxster уже никто из тюнингщиков не вспоминал – большинство отдало предпочтение, несомненно, более быстрому купе Cayman. Победа досталась Cayman RS от Wendland с мотором 3,8 литра и мощностью 381 сил. Всего одну десятую секунды ему уступил представитель Cargraphic на кабриолете Porsche 911. И на три десятых от них отстал Cayman от TechArt



RD Group

Комплекты для тюнинга дизельных двигателей

- Увеличение мощности и крутящего момента на 20-30%
- Стандартные автомобильные разъемы
- Установка всего за 2 минуты
- 100% цифровое устройство
- Сертифицировано
- Соответствует нормам европейского рынка (TUV)



Info@boxsystem.biz
тел./факс: +4 535 103 394
www.boxsystem.biz

РЕКЛАМА

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ, АГЕНТОВ, ДИСТРИБЬЮТЕРОВ



также с мотором 3,8 литра. Показательно, что Sauban с обычным мотором в 3,4 литра от SpeedART проиграл им уже 2,5 секунды. Класс Limousinen интриговал многообещающим противостоянием нескольких Lancer EVO, Subaru Impreza STi и BMW M3 CSL. Показательно, что четыре самых быстрых автомобиля оказались в пределах одной секунды. А победа досталась участнику на EVO8 с преимуществом в одну сотую (!) секунды над швейцарским мастером дрифта на M3 CSL. GT-класс вполне можно переименовывать в GT3-класс. Такое впечатление остается после просмотра списка его призеров. Как и год назад, лучше всего подготовились к этим заездам в Cartronic. Зимнее время было прове-

дено с пользой: знакомый нам их GT3 RSC стал еще быстрее. Марк Бассенг впечатляюще выиграл у ближайшего преследователя почти 3 (!) секунды, заодно выйдя из показательного времени 1.10 на круге. Второе место – ENCO с GT3 Clubsport. На третьем – представитель THF Racing также с облегченной GT3 RS. Неплохо смотрелся на трассе 7-литровый Corvette Z06. Этот автомобиль получил легкую доработку в IMSA и смог опередить даже несколько 911-х. Это удалось и пилоту Mercedes SLK55 AMG от Vaeth. По правилам, только в классе Offene на автомобилях могут стоять покрышки, близкие к настоящим гоночным сликам. Несомненно, такой выбор только упрочивает репутацию этой группы как



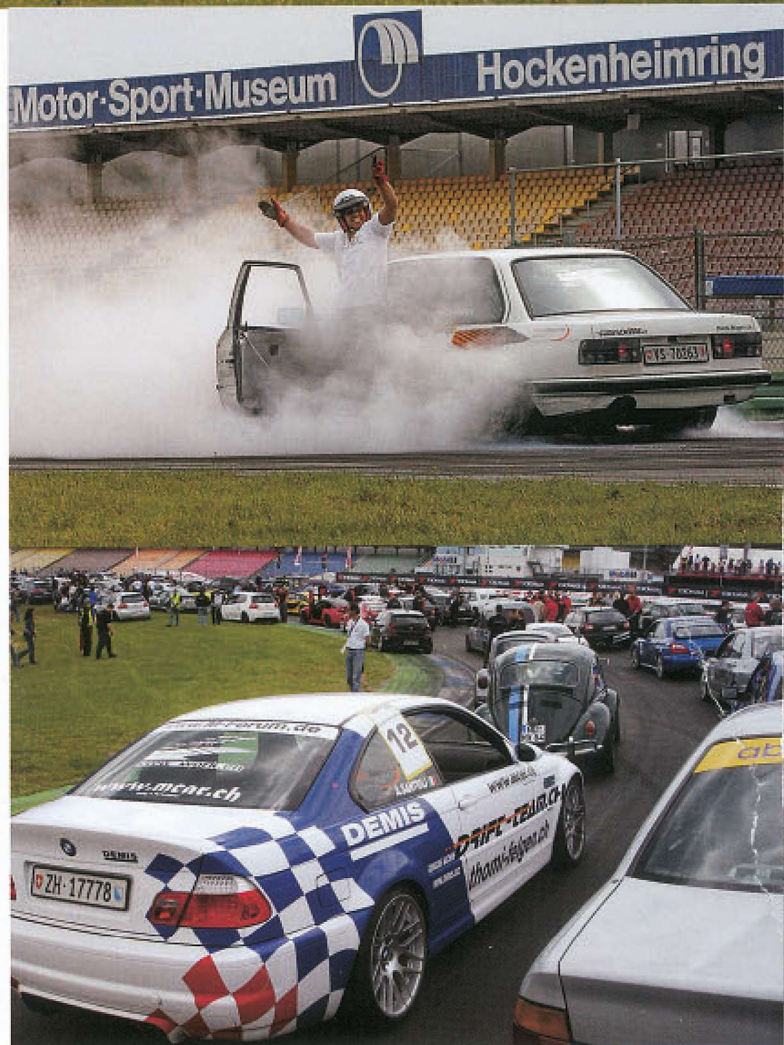


самой престижной и быстрой. Фаворит был известен заранее. В Donkervoort готовят спорткары с завидным соотношением мощности и массы. Новейшая модель RS06 уже одним своим видом вызвала ассоциации с болидами Ле-Мана. Колеса у боевого Donkervoort спрятаны под броскими крыльями, а аскетичный салон накрыт функциональным ковриком. По официальным данным компании, у модели на 370 сил приходится 746 кг веса. Поэтому никто не был удивлен ни фактом установления нового рекорда круга на Хоккенхаймринге, ни отсутствием явных соперников у пилота Donkervoort. С солидным 3-секундным отрывом от соперников занял второе место и Патрик Саймон на Edo GT2 RS. Этот грозно раскрашенный 911-й уже успел за последний год побить несколько рекордов на немецких трассах для дорожного использования. В Cargraphic же сделали ставку на проверенного ветерана – 911 GT2 в легендарном кузове 993. Автомобиль вновь подтвердил свои выдающиеся возможности, оказавшись среди вполне солидных соперников. Vauxhall и Saab в почти кубковых подгонках, компрессорные 510-сильные MTM S4 и RS4 в подаче Clubsport, Lotus Exige RS и пара Lancer EVO – такая изысканная смесь спорткаров совершенно

различных идеологий всегда радует своими заездами в классе Offene.

DRIFT CHALLENGE

По традиции день Tuner GP заканчивается этапом чемпионата Drift Challenge. Именно ради этого зрелища на трибунах в повороте Sachs собираются тысячи зрителей. И вновь становятся очевидны все преимущества использования Хоккенхаймринга на подобных мероприятиях. Зрители имеют отличный обзор со своих мест, а участники – исключительно безопасные условия в своих заездах. Гравийные ловушки по краям трассы, знакомые по этапам F1, оказываются весьма эффективны и для тяжелых серийных автомобилей. Хотя вылетов во время Drift Challenge было на удивление немного. Самым зрелищным было выступление участника на новеньком кабриолете BMW 6-й серии. Он промахивался мимо траектории и вылетал в гравий во время каждой из трех попыток. А лучшими судьи за технику исполнения признали традиционных фаворитов на BMW E30, E34 и E39 и Mercedes CL от MKB. Правда, в этом году вне зачета время от времени в Sachs творил чемпион Германии по ралли прошлого года на своей боевой Skoda Fabia WRC. Даже на фоне лидеров Drift Challenge его трюки представлялись неземными. ■





> ВСЕ ПРИЗЕРЫ TUNER GP 2006

Команда	Пилот	Автомобиль	Время
Kleinwagen			
1. B&B Automobiltechnik	Christian Laud	VW Lupo RS	1.18.296
2. AC Schnitzer	Manfred Wollgarten	Mini Cooper S	1.19.615
3. Rothe Motorsport	Jens Breiffeld	VW Caddy	1.21.065
Diesel			
1. Wendland Motorentechnik	Timo Kluck	VW Polo TDI	1.18.657
2. Dorr	Gregor Vogler	BMW 120d	1.18.864
3. MTM	Markus Gruber	Audi A6 3.0 TDI	1.20.156
Kompakt			
1. Digit Power	Freddy Barth	VW Golf GTI	1.14.726
2. Rothe	Mike Rothe	Audi S3 GTRS EVO	1.17.373
3. B&B Automobiltechnik	Christian Laud	VW Golf GTI	1.17.810
Fun Cars			
1. MPM Sportcars	Markus Palm	Opel Speedster	1.22.166
2. CS Tuning	Frank Husemann	Smart Roadster	1.25.250
Limousinen			
1. Bliss	Oliver Bliss	Mitsubishi Evo 8	1.15.864
2. Thomi-Felgen	Andi Santioli	BMW M3 CSL	1.15.879
3. Importracing	Jorg Kuhn	Mitsubishi Evo 8	1.16.224
SUV			
1. Edo	Patrick Simon	Porsche Cayenne Turbo	1.17.149
2. ENCO	Michael Seifert	Porsche Cayenne Turbo	1.18.840
3. TechArt	Harry Muller	Porsche Cayenne Turbo	1.18.907
Coupe/Cabrio			
1. Wendland Motorentechnik	Timo Kluck	Porsche Cayman RS	1.13.030
2. Cargraphic	Marc Basseng	Porsche 997 Cabrio	1.13.150
3. TechArt	Frank Schmickler	Porsche Cayman S	1.13.516
GT			
1. Cargraphic	Marc Basseng	Porsche 996 GT3 RSC	1.09.358
2. ENCO	Michael Seifert	Porsche GT3 Clubsport	1.12.310
3. THF Racing	Frank Neugebauer	Porsche 996 GT3 RS	1.13.524
Offene			
1. M.Duchtig GmbH	Michael Duchtig	Donkervoort RS06	1.04.765
2. Edo	Patrick Simon	Porsche GT2 RS	1.07.332
3. Cargraphic	Klaus Horn	Porsche 993 GT2	1.10.633
Youngtimer 2000			
1. FMB Autosport	Hannes Mahler	BMW M3 E30	1.14.222
2. Carpi-tuning	Anthony Carpignano	VW Golf VR6	1.16.055
3. Carpi-tuning	Fabian Eggenberger	Audi RS2	1.16.580

ШИНЫ



ДИСКИ



КСЕНОН HELIOS HID



СЕРВИС

- Шиномонтаж люкс
- Развал-сход
- Охранные системы
- Сезонное хранение и ремонт литых дисков

Elegantauto

www.elegantauto.ru
 Т.: +7 (812) 326 65 54
 ф.: +7 (812) 326 65 56
 e-mail: sales@elegantauto.ru