

TUNER GP

Текст: Федор Свинин

Фото: Александр Васильев





Mobil 1 Mobil 1 Mobil 1 Mobil 1 Mobil 1 Mobil 1

EBW Landesbank Baden-Württemberg



# БИТВА ЗА СКОРОСТЬ

> TUNER GP ОСТАЕТСЯ САМЫМ ПОПУЛЯРНЫМ ГОНОЧНЫМ СОБЫТИЕМ У НЕМЕЦКИХ ТЮНИНГОВИКОВ. ЕЖЕГОДНО МНОГИЕ КОМПАНИИ ПРИЕЗЖАЮТ НА ХОККЕНХАЙМРИНГ, ЧТОБЫ ПРОВЕРИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ СВОИХ НОВЕЙШИХ МОДЕЛЕЙ В ОЧНОМ СРАВНЕНИИ С КЛЮЧЕВЫМИ СОПЕРНИКАМИ.





Начало года немецкие компании провели в жарких обсуждениях регламента предстоящего мероприятия 2007 года. Организаторы сделали попытку привлечь большее количество участников, изменив структуру деления по классам. Предполагалось ввести альтернативный зачет по маркам исходных автомобилей, соответственно, вручая награды всем призерам в группах тюнеров BMW, Mercedes, Porsche и многих других. Идея казалась многообещающей: с таким подходом многие компании могли бы получить еще один повод для гордости и активной рекламной кампании. Еще весной была сильна надежда, что инновационная система будет утверждена, что приведет к появлению на соревновании множества новых команд. Но похоже, что с потенциальными дебютантами договориться так и не удалось – новых лиц на пит-лейне Хоккенхайма практически не было. Соответственно, и зачет по маркам также введен не был – необходимость в нем явно отпала, по крайней мере, в этом году. Возможно, что и компаниям-дебютантам, и организаторам просто не хватило времени: ведь необходимо было не только договориться обо всем, но и подготовить автомобили на высоком уровне, причем конкретно под заезды на малом кольце Хоккенхаймринга. В принципе немецкие тюнинговые компании с большой ответственностью готовятся к любым публичным мероприятиям. Что уж



говорить про полноценное, известное на весь мир событие, справедливо считающееся главной гонкой тюнингovieков. Еще несколько лет назад все компании привозили на этот уикенд свои самые быстрые имеющиеся модели, не утруждая себя дополнительной их подготовкой. А за рулем оказывались механики и менеджеры, имеющие наилучшую подготовку в компании. Но с каждым годом Tuner GP превращается все больше в профессиональное гоночное мероприятие. Так, практически всеми автомобилями управляют уже весьма успешные пилоты из многочисленных европейских гоночных серий. Пока еще не дошло до приглашения пилота F1, однако в Tuner GP уже участвуют гонщики из более скромных формульных чемпионатов, а также кузовных чемпионатов и моносерий вроде Porsche Supercup. Ставка на профи понятна и очевидна: гонщик сможет намного лучше реализовать возможности автомобиля, а также обладает уникальным знанием Хоккенхаймринга, где проводятся гонки практически всех важных чемпионатов. И хотя формально к заездам допускаются исключительно дорожные автомобили, имеющие TUV-сертификаты на все тюнинговые компоненты, у команд по-прежнему остается огромное поле для всевозможных доработок под конкретную гоночную трассу. Руководитель Cargraphic Михаэль Шнарр сравнивает предварительную подготовку к заездам





на Tuner GP с домашним заданием. И именно от того, насколько компания уделяла внимание всем пунктам подготовки, и зависит итоговый результат. Такой комментарий позволяет понять, почему собственно в Cargraphic потратили несколько дней совместно со специалистами партнерских компаний Bilstein и Dunlop в подборе настроек на Хоккенхаймринге – в рамках своей программы подготовки к Tuner GP. И это было произведено, несмотря на двукратный триумф компании на прошлых соревнованиях в 2005 и 2006 годах! Как и в прошлые годы, тюнинг-

вики больше всего беспокоились о погоде во время заездов. В начале недели синоптики предсказывали редкий дождь на выходных. Но, к счастью для всех, эти прогнозы не оправдались. Погодные условия были идеальными как для зрителей, так и для участников, желавших продемонстрировать истинные возможности своих автомобилей без каких-либо скидок на влажное дорожное полотно. Именно о победе в таких идеальных чистых условиях и мечтали в каждой команде. Таким образом, на нашей памяти впервые за долгое время дождь так и не начался на Tuner GP. Любопытно, что







# ФИЛИ-ТЕК

## ПРОБЛЕМЫ С КАТАЛИЗАТОРОМ?

### УСТАНОВКА КОНТРОЛЛЕРА ВТОРОГО ЛЯМБДА-ЗОНДА

Второй лямбда зонд после катализатора, на автомобилях после 98 г.в., означает, что ваша машина соответствует экологической программе евро 3 или евро 4 и делает невозможной езду без катализатора или его замены на пламегаситель. Требуется перепрошивка на евро 2 или установка контроллера (новинка) корректирующего информацию датчика. В этом случае блок будет уверен, что стоит катализатор, выполняющий все свои функции. Тем самым мы не увеличиваем расход топлива, как при перепрошивке блока. Экономия только на бензине, вы быстро окупите расходы на установку контроллера (не говоря уже об установке нового оригинального катализатора, который может испортиться через несколько заправок), ведь бензина качественного нет и не ожидается!!!

### ПЛАМЕГАСИТЕЛИ ПОСЛЕДНЕГО ПОКОЛЕНИЯ!!!

Бытует ошибочное мнение, что после замены катализатора на пламегаситель машина будет работать громче. Пламегасители последнего поколения работают так же тихо, как и катализаторы, а иногда даже тише, если внутри сделаны две-три камеры, а также используются два-три вида набивки, из нержавеющей проволоки и кевлара, гасящей шум, температуру и давление.

### ВИД СЗАДИ СЕРИЙНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СМОТРИТСЯ НЕЗАВЕРШЕННЫМ!!!

Установка эксклюзивных, декоративных насадок существенно его изменит.



Насадки из полированной нержавеющей стали ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА,



более 70 видов,



профессиональная установка



### ДИЗАЙН И ПОШИВ КОЖАНОГО САЛОНА

Наша компания предоставляет услуги по разработке дизайна и пошиву кожаной обивки для автосалона. Мы предлагаем варианты обшивки широкой цветовой гаммы и разнообразной фактуры.



Телефон 8-915-243-55-35

[www.filitek.ru](http://www.filitek.ru)

Москва, ул. Большая Филёвская, д. 2а  
тел. (495) 226-36-28, 228-77-64

ул. 1-ая Рыбинская, д. 1а (Рижская эстакада)  
тел. (495) 661-01-20





двумя днями спустя температура в районе Хоккенхайма упала с 33 до 8 градусов и редкий час обошелся без моросящего дождя. Пятничный день на Хоккенхаймринге прошел в спокойной обстановке. Большая часть команд прибыла только во второй половине дня. После оперативного получения заказанных заранее номеров, простейшей регистрации и поверхностного

технического контроля команды были пропущены в свои боксы на пит-лейне. Нашлось несколько участников, которые постарались использовать вторую половину пятницы максимально эффективно – подбирая настройки подвески и шин, и даже на освежение воспоминаний о поворотах. Но на пит-лейне преимущественно царил весьма спокойный дух. Кажется, что после нескольких

кругов в каждой из компаний уже успели осознать уровень – как свой собственный, так и соперников. Опять-таки сказывались и предварительные тесты, осуществленные частью команд на Хоккенхаймринге на прошедших неделях – менять в автомобилях уже было нечего. Состав участников неожиданным не оказался. Фактически постоянство регламента приводит к появлению

на Tuner GP одних и тех же компаний. Впрочем, не обошлось в этом году и без обидных потерь. Например, в Gemballa предпочли полностью проигнорировать это событие. Этим компаниям мы благодарны за захватывающую битву с другими Porsche-тюнерами во главе с TechArt на нескольких подряд Tuner GP. Говорят, что сейчас у Gemballa не совпали взгляды на степень подготовки







своих моделей с организаторами. Так ли это – мы до конца так и не узнаем, жаль, что и постоянный пилот Gemballa Вольфганг Кауфманн также предпочел провести этот уик-энд в Монако. Правда, фирменный Cayenne от Gemballa был все-таки замечен на VIP-парковке недалеко от боксов на Хоккенхаймринге, что дает надежду на возвращение прославленного чемпиона в следующем году. Также на этот раз не стали участвовать в Tuner GP и компании Edo Competition и Hohenester Motorsport.

В субботу, после тренировок, ранним утром начались заезды уже на соревнования. На каждый класс приходилось по 30 минут, причем для удобства участников и зрелищности малочисленные классы объединяли в единый получасовой блок. Таким образом, перед пилотом стояла задача показать лучший результат на одном круге, а уж сколько всего он вообще будет на трассе и как будет использовать остальное время – уже его дело. Почти все пи-

лоты предпочитали делать серии из нескольких быстрых кругов, после чего либо заезжали на пит-лейн для внесения корректировок в настройки автомобиля, либо охлаждали все узлы движением в спокойном темпе.

#### **KLEINWAGEN И КОМПАКТWAGEN**

Первыми на трассу уже в рамках соревнования выехали участники классов Kleinwagen и Kompaktwagen. Удивительно, но класс Kleinwagen в этом году был представлен всего одним автомобилем. Обошлось без появления VW Polo GTI, Mini Cooper S и других «горячих хэтчбеков», довольно популярных в Германии. Поэтому автоматически первое место в Kleinwagen досталось компании Rothe Motorsport. Уже который год подряд в Rothe привозят на Tuner GP свой фургончик VW Caddy. Не стоит обманываться его скромным внешним видом: на самом деле турбомотор на Caddy выдает 265 сил, а с остальными техническими компонентами также









проведена большая работа. Однако пилот Jens Breifeldt все-таки проиграл своему прошлогоднему результату чуть меньше секунды. Зато в классе Kompaktwagen уже было 8 участников. Появилась и дополнительная интрига: VW Golf версий R32 и GTI соперничали с соплатформенными Seat Leon Cupra. Почему сразу 3 компании предпочли именно модель Seat, понятно: Cupra появилась относительно недавно, и участие с новинкой поднимет интерес к соответствующим тюнинговым программам. Итоговая таблица результатов выглядит достаточно забавно. Всего полторы секунды отделили 1-е место от 5-го. При этом победа досталась самому мощному автомобилю – Golf R32 в





подготовке Rothe Motorsport с 460-сильным турбомотором. Несколько десятых секунды ему уступил Golf GTI от P-Performance. А три следующих места достались как раз участникам с Leon Супра. При этом лучшим среди них оказался автомобиль от Торсар – швейцарского партнера MTM. Только на шестом месте появился первый хэтчбек, не имеющий отношения к VW Group, – Renault Megane RS R26 от Elia. Он уступил худшему из Seat почти полторы секунды – с временем 1:18.812. Еще скромнее результаты были у Opel Astra OPC от Graf Motorsport (265 сил) и BMW CLS Compact от Brinkmann Motorsport (365 сил): 1:20.321 и 1:23.311 соответственно. А ведь Compact с мотором от M3 CSL представлялся в этом классе как минимум претендентом на подиум.







#### DIESEL

В классе Diesel и прежде собирались автомобили из разных рыночных сегментов, что делало заезд более интересным. На этот раз в Diesel было заявлено 4 автомобиля, по-своему представляющие ведущие немецкие автомобильные концерны. VW Polo от Wendland (170 сил), Audi A6 от MTM (285 сил), BMW 335d от AC Schnitzer (310 сил) и новенький седан Mercedes C320 CDI от Vaeth (275 сил). Интересно, что в Vaeth уже успели не только поднять мощность дизельного двигателя и установить новые колесные диски, но и подготовить несколько аэродинамических элементов, включая эффектную накладку на передний бампер. Однако победа досталась авторитетному испытателю компании AC Schnitzer Манфреду Воллгартену. Но всего 3 десятых секунды ему уступил скромный Polo от Wendland. Так была прервана серия из 6 (!) побед Wendland в классе Diesel. Третьим стал представитель MTM, улучшивший прошлогодний результат почти

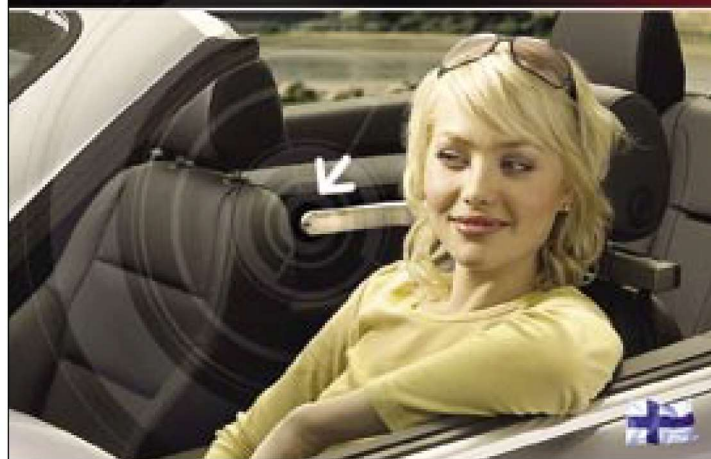




# Bluetooth 2 snake

МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ  
НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

техника класса HiFi



## Системы активной безопасности

- Ксеноновый свет
- Омыватели фар HELLA
- Парковочные системы PARKPROFI
- Сверхмощные звуковые сигналы HELLA
- Дополнительные фары HELLA
- Датчики дождя PARKPROFI
- Система автоматического включения света PARKPROFI
- Система сигнализации экстренного торможения
- BLUETOOTH Snake 2 - мобильная связь нового поколения
- Системы контроля давления и температуры в шинах

**EUROTUNING**

Официальный дилер HELLA в России

Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, д.74  
тел.: (812) 324-73-60, 324-73-97  
[www.eurotuning-spb.ru](http://www.eurotuning-spb.ru)

**GALAXY  
PHILIPS**

**HELLA  
Parkprofi**

**KOISHO  
OSRAM**





на 1,5 секунды. А вот С320 CDI от Vaeth прошел Хоккенхаймринг уже, скорее, с проглочным временем 1:21.663.

#### YOUNGTIMER 2000

Похоже, что зрители и специалисты и даже участники с удовольствием наблюдают за соперничеством в классе Youngtimer 2000. На трассе оказываются хорошо известные спорткары 1980-х и 1990-х годов. Но в этом году в МТМ преподнесли всем зрителям особый подарок, выпустив на Хоккенхаймринг свою жемчужину – легендарный Audi S1 в узнаваемом широком кузове и характерной бело-желтой раскраске. Правда, на этом автомобиле стояли скорее слики, чем дорожные покрышки, но к участию в Tuner GP он был допущен. Даже Dieter Heubacher, который на протяжении многих лет участвует в исторических соревнованиях на различных моделях Audi, потратил немало времени на привыкание к поведению S1 на малом кольце Хоккенхаймринга. Но это стоило того. Во-первых, S1 великолепно смотрелся, а также звучал на трассе. Во-вторых, лучшее время круга оказалось вполне на уровне топовых Porsche 911-х – 1:12,435. Любопытно, что в итоге весь подиум оказался занят пилотами автомобилей Audi. Второе место досталось Audi RS2 от Capri, а третье – Audi S4 от Junius Automobile.

Полторы секунды проиграл им представитель TC Cars на VW Golf3 VR6 мощностью 280 сил. И еще 3 секунды ему проиграл пилот 160-сильного Nissan Sunny GTI.

#### SUV

Основательно обновленный Porsche Cayenne лишь недавно появился у немецких тюнингщиков. Поэтому пока никто из тюнингщиков не успел подготовить ни собственных аэродинамических элементов, ни технических компонентов. Более того: тюнинг-вики пока не могут вскрыть и блок управления двигателем, подготовленный заводчанами на новинке. Ситуация сложилась забавная: в ENCO и speedART привезли новые Cayenne Turbo, которые имели даже стандартную мощность в 500 сил и различались, по большому счету, только колесными дисками. Компанию паре Cayenne составили в Vaeth со своим ML с мотором 5,8 литра мощностью 430 сил. Наблюдая за поведением Cayenne в поворотах, становится ясно, что новинка значительно превосходит своего предшественника. Это же подтверждается и временем круга победителя: 1:17,107. То есть новинка оказывался быстрее прошлогодних основательно модифицированных Cayenne, даже уступая им 100–150 сил мощности. Но не будем забывать, что за рулем Cayenne-победителя от speedART был Fredy Barth, который, кажется, знает каждый миллиметр трассы. А вот ML,



даже несмотря на существенное увеличение мощности мотора от Vaeth, откровенно разочаровал, проиграв почти секунду. Это объясняет, почему в классе SUV традиционно на Tuner GP участвуют только компании с тюнинговыми Sauepne. И надежды на появление в следующем году того же ML или BMW X5 пока малы.

#### LIMOUSINEN

Именно Fredy Barth стал героем и следующего заезда – уже в классе Limousinen. Подборка автомобилей получилась отнюдь не немецкой: 5 из 8 участников отдали предпочтение Mitsubishi Lancer EVO. Причем если в прошлом году на Tuner GP привозили и Subaru Impreza STI, то в этом году EVO представлял японскую школу в одиночку. Любопытно, что для всех EVO была заявлена весьма скромная мощность – в пределах 330–350 сил. А наиболее эффектно выглядел праворульный Lancer Wagon, который мистическим образом ввезли и даже зарегистрировали в Германии в компании Importracing. Победа в классе досталась Digit Power, на чьем автомобиле Fredy Barth пронесся по трассе с невероятным результатом 1:13.670 и солидным отрывом в секунду от серебрянного призера как раз на Wagon. Только пятое место досталось пилоту Capri с Audi RS4 предыдущего поколения мощностью в 520 сил.







#### COUPE/CABRIO

Подборка участников в классе Coupe/Cabrio неожиданно оказалась весьма скромной. И хотя, казалось бы, любому специалисту по тюнингу Audi не помешала бы столь эффективная реклама новой программы для ТТ, почти все они предпочли проигнорировать мероприятие. Поэтому свою ТТ мощностью в 330 сил привезли только в Oettinger. Фаворитами же в классе были, без сомнения, Porsche Cayman от Wendland с 385-сильным мотором и Porsche 911 Cabrio от Cargraphic мощностью 382 силы. В прошлом году компания им составлял и Cayman в подготовке TechArt. И в Cargraphic, и в Wendland смогли значительно улучшить прошлогодние результаты. Однако если в Wendland отыграли у себя полсекунды, то в Cargraphic – уже целую секунду. Пилоты обоих Porsche не отказали себе в удовольствии совершить эффектные дрифты в повороте Sachs – прощаясь со зрителями на последних кругах. И если результаты и 911-го, и Cayman можно считать выдающимися, а время Oettinger ТТ – просто хорошим, то две другие модели в классе были откровенно медленны. Honda S2000 от швейцарцев из Gradel и Mercedes SLK350 от Vaeth смогли пройти круг только за 1:18,579 и 1:18,737 соответственно.

#### GT

Предсказать и Porsche-доминирование можно было и в классе GT заранее. Шесть участников из семи выбрали 911-е различных версий. И только в ТИКТ отдали предпочтение своему Corvette Z06. Одним из явных фаворитов был Cargraphic со своим 997 RSC 4.0, который нам удалось откатать еще в марте. Но уже после нашего визита в компанию, как и обещали, установили карбоновые передние крылья и двери, отыграв более 100 кг в весе. В оппозиции выступали сразу 3 версии 911 Turbo – от speedART, Enco и TechArt. Причем в TechArt привезли уже собственную флагманскую версию – с кузовом GTstreet. Расклад получался следующим: у Cargraphic – 465 сил, у TechArt – 580, у speedART – 550, а у ENCO – 630. Но не зря в Cargraphic столь основательно готовились к Tuner GP: их результат получился великолепным – с преимуществом в 2,5 (!) секунды перед вторым призером – TechArt. Причем в Cargraphic все-таки сделали свой 997-й RSC быстрее прошлогоднего 996-го: удалось выиграть примерно полсекунды. Третье место досталось ENCO, но с преимуществом в 2 сотых перед speedART. А вот Corvette Z06 вновь, как и в прошлом году,







был далек от своих истинных возможностей с временем 1:15.436.

#### OFFENE

Приятным сюрпризом стал представительный состав участников в классе Offene. Фактически в этом классе технические требования к автомобилям оказываются намного более лояльными, в частности допускается использование гоночных шин. Поэтому в Offene были заявлены автомобили, которые не прошли технический контроль для других классов. А также

– пара 911-х от TechArt и speedART из класса GT, которым сменили колеса. Всего набралось 16 участников, представлявших совершенно различные сегменты мира спорткаров. В этом году наконец появился достойный соперник для Donkervoort, если не в скорости, то в экзотичности внешнего вида. Одноместный Mopoposto H6-8 имеет классические пропорции и формы младших формул, но каким-то чудом допущен для эксплуатации на немецких дорогах. Этот болид хорошо выглядел в поворотах,







	КОМАНДА	ПИЛОТ	АВТОМОБИЛЬ	МОЩНОСТЬ	ВРЕМЯ
<b>KLEINWAGEN</b>					
1.	Rothe Motorsport	Jens Breiffeldt	VW Caddy	265	1:22,003
<b>КОМПАКТВАГЕН</b>					
1.	Rothe Motorsport	Mike Rothe	VW Golf R32	460	1:16,468
2.	P-Performance	Edi Kamm	VW Golf GTI	240	1:16,725
3.	TOPCAR	Ruedi Jost	Seat Leon Cupra	280	1:16,953
<b>DIESEL</b>					
1.	AC Schnitzer	Manfred Wollgarten	BMW 335 d	310	1:18,247
2.	Wendland	Timo Kluck	VW Polo	170	1:18,543
3.	MTM	Florian Gruber	Audi A6	285	1:18,755
<b>YOUNGTIMER 200</b>					
1.	MTM	Dieter Heubacher	MTM Audi S1	530	1:12,435
2.	Carpi-tuning	Fabian Eggenberger	Audi RS2	315	1:15,860
3.	Junius-Automobile	Andre Engel	Audi S4	306	1:16,170
<b>SUV</b>					
1.	speedART	Fredy Barth	Porsche Cayenne Turbo	500	1:17,107
2.	ENCO	Michael Seifert	Porsche Cayenne Turbo	500	1:17,923
3.	Väth	Andreas Gùlden	Mercedes ML500 V58	430	1:22,066
<b>LIMOUSINEN</b>					
1.	DIGIT POWER	Fredy Barth	Mitsubishi Lancer Evo 9	330	1:13,470
2.	Importracing	Alexander Wutzke	Mitsubishi Lancer Evo 9 Wagon	350	1:14,521
3.	Bliss-Autosport	Oliver Bliss	Mitsubishi Lancer Evo 9	330	1:15,074
<b>COUPE/ CABRIO</b>					
1.	Cargraphic	Marc Basseng	Porsche 997 RSC 3.8 Cabrio	382	1:12,042
2.	Wendland	Timo Kluck	Porsche Cayman	385	1:12,622
3.	Oettinger	Markus Großmann	Audi TT	330	1:15,051
<b>GT</b>					
1.	Cargraphic	Marc Basseng	Porsche 997 GT3 RSC 4.0	465	1:08,882
2.	TechArt	Frank Schmickler	TechArt GTstreet	580	1:11,392
3.	ENCO	Michael Seifert	Porsche 997 Turbo	630	1:12,913
<b>OFFENE</b>					
1.	Dùchting, M. GmbH - Donkervoort	Michael Dùchting	Donkervoort	398	1:04,828
2.	AP-CAR-Design	Michael Raja	Porsche GT3	415	1:10,508
3.	TechArt	Frank Schmickler	TechArt GTstreet	580	1:10,590









## ДРИФТИНГ

ПРАВДА, БОЛЬШИНСТВО ЗРИТЕЛЕЙ ПРИХОДИТ НА ТРИБУНЫ В ПОВОРОТЕ SACHS ВОВСЕ НЕ РАДИ TUNER GR. ДЛЯ НИХ ОРГАНИЗАТОРЫ ПОДГОТОВИЛИ БОЛЕЕ ЗРЕЛИЩНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ – СОРЕВНОВАНИЯ ПО ДРИФТУ. В ЭТОМ ГОДУ INTERNATIONALEN DRIFTSCHALLENGE СТАЛ ИНТЕРЕСНЕЕ ПО СОСТАВУ УЧАСТНИКОВ: НА ЭТАП НА ХОККЕНХАЙМРИНГЕ ПРИЕХАЛИ СПОРТСМЕНЫ ИЗ МНОГИХ СТРАН ЕВРОПЫ.







Соответственно изменилась и подборка автомобилей в DriftChallenge. Еще в прошлом году можно было говорить о тотальном доминировании моделей BMW. Причем, участники отдавали предпочтение BMW из начала 1990-х. По-прежнему именно на них выступают в большинстве своем пилоты из Германии и Швейцарии. А вот представители других стран - Франции, Голландии и Ирландии уже перешли на классические японские дрейф-аппараты. Таким образом, зрители, наконец, получили возможность следить за локальным соперничеством в одном повороте M3 и M5 с Toyota Supra, Nissan Silvia и даже Skyline R34. А победил ирландец Darran McNamara на Toyota AE86. ■