

Кузова вы мои, кузова...

Российское кольцо провело первый сезон с новым промоутером, но со старой техникой в самых быстрых классах



Объединенные заезды 1600-кубовых классов стали самыми массовыми в прошедшем сезоне РСКГ. Рекорд установил пятый этап серии на трассе Казань-ринг, собравший на старте 37 участников

Гонкой на автодроме под Смоленском завершился главный кольцевой чемпионат страны — Российская серия кольцевых гонок (РСКГ). Команда нового промоутера чемпионата SMP Racing под началом экс-гонщика Олега Петрикова поработала неплохо. В календаре остались гонки только на лучших российских трассах, включая сочинскую, была налажена «живая» видеотрансляция соревнований в интернете...

Костяк чемпионата как и прежде составили четыре «кузовных» класса: двухлитровые Туринг и Суперпродакшн, а также 1600-кубовые Туринг-лайт и Национальный. Всего за сезон на этапах РСКГ выступило 84 гонщика — на 12 человек больше, чем годом ранее. Правда, многие пилоты стартовали лишь на отдельных этапах. Особенно показателен демократичный класс Национальный: спортсмены из Татарстана, выступавшие только в гонках на Казань-рин-

ге, обеспечили треть списочного состава из 38 человек, участвовавших в гонках в этом году!

В 1600-кубовых классах дебютировало сразу три автомобиля российской постройки, не считая «привозных» хэтчбеков Renault Twingo R2 и Peugeot 208 R2. Команда ПСМ-Team80 тольяттинца Сергея Нуждина подготовила сразу две версии пятидверки Kia Rio: для Туринг-лайта и для зачета Национальный, а столичная Академия ралли построила четыре «национальных» седана Volkswagen Polo. В то же время единственной новинкой в «двух литрах» оказалось купе Subaru BRZ, подготовленное для класса Суперпродакшн московской командой УРТ. Правда, спорткупе, мотор которого снабдили турбокомпрессором Greddy, решением судей перевели в старшую категорию Туринг, где машина со штатной коробкой передач и практически

стандартной подвеской была неконкурентоспособна.

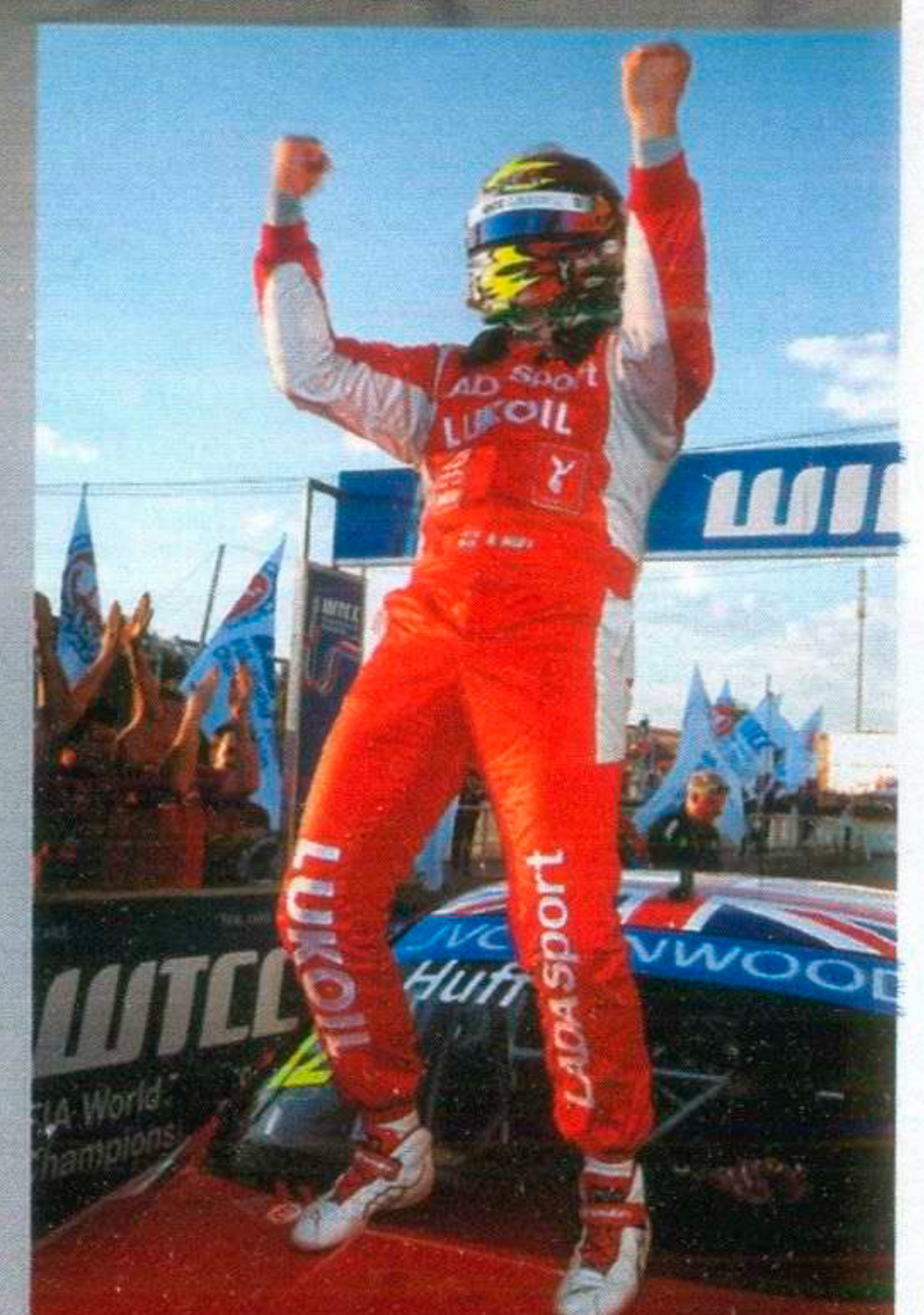
Увы, стагнация двухлитровых кузовных классов в Европе сказывается и на положении дел в России: новой техники нет, а борьба не радует интригой. Половину сезона в самом престижном классе РСКГ участвовали всего восемь автомобилей (пять BMW 320, один Seat Leon и две Гранты с турбонаддувом). Некогда многочисленные участники на монокубовых Сеатах потеряли интерес к Турингу: определенные кольцевым комитетом РАФ весовые гандикапы сделали технику неконкурентоспособной, и теперь спортсмены ждут допуска на российские трассы новых гоночных Леонов третьего поколения.

Триумфатором Туринга вновь стал Михаил Грачев на BMW: омич взял свой третий титул, а отсутствие сильной конкуренции позволило сибиряку оформить чемпионство за этап до финиша. Пилотам команды

Лукойл Рейсинг Тим Лада Алексею Дудукало и Павлу Кальмановичу не хватило ни скорости, ни надежности их турбо-Грант, чтобы вмешаться в борьбу за титул. Досрочно определился и обладатель Кубка страны в классе Суперпродакшн, где юный Андрей Масленников из Костромы взял верх над другим гонщиком на хэтчбеке Honda Civic, опытным петербуржцем Андреем Юшиным.

А вот пилоты Туринг-лайта и Национального решали судьбу титулов лишь на последней гонке. На Смоленском кольце обладателем «национального» Кубка России стал ураец Владимир Шешенин: его главного соперника, ульяновца Егора Санина, притормозили технические проблемы Лады Калины. В Туринг-лайте оба заезда выиграл 16-летний москвич Николай Грязин на Peugeot 208 R2. Его главный соперник Владимир Черевань (Seat Ibiza) не смог навязать борьбу юному визави, а после схода в одной из гонок и вовсе откатился на третью строчку в чемпионате. Впрочем, Черевань отыгрался на бумаге: после его протеста на Peugeot лидера турнира нашли не зарегистрированную должным образом в РАФе главную передачу. Теперь апелляционному суду федерации предстоит решить, кому все же достанется чемпионство — Грязину или его тренеру Борису Шульмейстеру, выступавшему на хэтчбеке Ford Fiesta R2.

Для лучшего успеха серии не хватает внятной концепции развития для большинства классов. Даже самый демократичный зачет Национальный стал дорогават: цена топовой Калины уже достигает 1,5 миллиона рублей. Туринг-лайт тоже страдает от «гонки вооружений», а двухлитровые классы вообще лишены притока новых машин...



А в это время в Китае...

Команда Lada Sport добилась наивысшего успеха в чемпионате мира WTCC: англичанин Роб Хафф одержал победу во второй гонке пекинского уик-энда! Лады по-прежнему остаются самыми медленными автомобилями в чемпионате: даже на «затычной» трассе Goldenport быстрее из вазовцев — Джеймс Томпсон — в квалификации уступал лидерам около полусекунды с круга. Но в WTCC не все решает чистая скорость: квалификацию Томпсон с Хаффом закончили восьмым и десятым соответственно, что обеспечило британцам третье и первое места на стартовом поле во второй гонке. И если Томпсон из-за неудачного начала заезда откатился на пятое место, то Хафф стартовал практически идеально — и, благодаря плотной борьбе у себя за спиной, удержал лидерство до самого финиша.



Хэтчбеки Kia Rio команды ПСМ-Team80 отличаются — на автомобиль для класса Туринг-лайт (№7) установлен 180-сильный двигатель и секвентальная КПП Sadev, а в машине для класса Национальный (№40) мотор развивает 150 л.с. и сохранена стандартная коробка передач