

DTM — Lurkmore

DTM (он же *Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft* с 1984 по 1996, он же *Deutsche Tourenwagen Masters* с 2000 года) — расовый **немецкий** чемпионат по кузовным автогонкам. **Меметичен** тем, что пережил два рождения: одно в далеком 1984 году, второе — в 2000 году. В связи с этим принято разделять DTM на «старый» и «новый». Представлял и продолжает представлять собой наворачивание кругов по немецким **не только** трассам.

Суть

Вся суть DTM, что «старого», что «нового», сводится к **эпичной** борьбе главных немецких автогигантов: **Mercedes-Benz**, **BMW**, Audi и Opel. «Старый DTM» подкупал среднестатистического зрителя тем, что на трассе сражались машины один в один напоминавшие его собственную **лоховозку**. И смотреть на то, как копия твоего гнилого Опеля обходит копию соседского Мерседеса можно было бесконечно. «Новый» подкупает прежде всего накалом страстей, очень быстрыми машинами и отличным списком Гансов и Гюнтеров, которые этими машинами управляют. Умиление внешним сходством беспощадных болидов DTM **несколько отошло на второй план**.



В DTM тоже бывают пробки

«Старый DTM»

DTM возник на руинах чемпионата DRM (Deutsche Rennsport Meisterschaft), который резко перекалвалифицировался из довольно демократичных покатушек для всех желающих в гонки спортпрототипов. Поскольку купить себе подобную **вундервафлю** мог далеко не каждый бюргер, в 1984 году для **нищобродов** организовали специальный чемпионат. Деления на классы в новом чемпионате не существовало, и победителем мог стать владелец любого гнилого рыдвана.

Подобная демократичность в правилах принесла свои плоды, и в первый сезон тогда ещё DPM (Deutsche Produktionswagen Meisterschaft) пришло **over 9000** участников. На трассе боролись совершенно разные автомобили: от Chevrolet Camaro до Volvo 240 Turbo. Веселое безумие продолжалось целых два года. В 1986 году чемпионат перешел под крыло Мерседеса, попутно сменил название на DTM **и всё заверте...**

В итоге DTM стал ареной для выяснения отношений двух немецких автогигантов: Мерседеса и БМВ. Мерились они с помощью двух моделей: Mercedes 190 и BMW 3-series. Периодически в **схватку двух йокодзун** вступали посторонние. Вроде Форда с его Sierra Cosworth или Ауди с эпичной V8. Встревали, кстати, довольно успешно: за Фордом — один чемпионский титул, за Ауди — два. Весьма себе **вин**.



Суть «Старого DTM»

С ростом накала страстей в чемпионате росли и цены. Если, например, гоночные БМВ и Мерседесы стоили по тем временам 165 тысяч марок, то Ford Sierra Cosworth с **няшным** турбонаддувом обходился владельцу команды в полмиллиона дойчмарок. Более-менее крупным командам помогали спонсоры. Но, унылым частникам, у которых спонсорами числились всевозможные **ООО «Вектор»** и иже с ними, пришлось тихо покинуть чемпионат. Как итог: если на финальную гонку 1988 г. заявилось 46 автомобилей, то в 1992 г. — лишь 27. Но чемпионат кое-как продолжал привлекать участников и зрителей.

Истинный **фэйл** случился накануне сезона 1993 года. Ауди и БМВ **ВНЕЗАПНО** решили: «**хватит это терпеть!**» и по-быстрому покинули чемпионат. Несколько ранее самоустраились Форд и Опель. Запахло жареным.

В 1992 году организаторы оперативно переписали регламент. Теперь автомобили DTM можно было переделывать настолько сильно, насколько позволяла **фантазия инженеров**. Разрешили устанавливать углепластиковый кузов, убердвигатели, уберподвески и убертрансмиссии. DTM решительно порвал с чемпионатом серийных автомобилей. Всех **несогласных** и нищобродов **выкинули на мороз**, а именно, в унылый чемпионат STW.

В 1993 в DTM пришла Альфа-Ромео, построившая **безумную полноприводную Альфа-Ромео 155 с 500 сильным двигателем**. Суть, итальянцы засунули внутрь все инновации, на которые в тот момент в **Формуле-1** наложили строгий **бан**. Именно тогда родился печально известный мем «Формула-1 под кузовом», который организаторы трактуют как неперемное соревнование в унылости и паскудности с КВМА, хотя заявляют о «столь же высоком уровне борьбы». Потом вернулся одумавшийся Опель с не менее безумной моделью на базе



Обычная форма досуга пилотов
Альфа-Ромео

Calibra. А в 1994 году Мерседес представил новую **электронную вундервафлю** на базе С-класса. И началось. Борьба этой тройцы обеспечила дичайшую популярность DTM в период с 1993 по 1996 годы. Причем, никого не заботило, что заводские команды **анально** доминировали над унылыми частниками, которые вынуждены были посасывать **лапу** в самом конце финишных протоколов.

В 1995 году, на волне популярности, гонки DTM начали активно проводиться по всей Европе, а так же заезжать в **Японию** и Бразилию. Для подобных, сторонних гонок **запилили** отдельную серию ИТС (International Touringcar Series). **Just for lulz**, сезон 1996 года было решено провести под вывеской ИТС. Но, команды ездили на выездные этапы с большой неохотой. В особенности частники, у которых бюджет был далеко не резиновый и каждая такая поездка

грозила разорением. В очередной раз поменяли регламент. Теперь можно было построить практически **реактивный истребитель**, для видимости прикрыв его сверху кузовом, смутно напоминающим очертания какой-нибудь **кредитной помойки**. **Стоимость** гоночных машин ещё раз подскочила. Но, самым печальным фактом для участников было то, что основную часть доходов от гонок забирали себе **организаторы**, в числе коих внезапно оказалась ФИА со своим мерзким президентом Максом Мосли, приятелем не менее мерзкого старикашки Берни Экклстоуна, ВНЕЗАПНО оказавшимся владельцем конкурирующей за телерейтинги Формулы-1. **Хитрый план такой хитрый**.

Все это привело к тому, что участники начали уходить, а зрелищность чемпионата стала стремительно падать. Такое положение вещей **очень расстроило зрителей**. В итоге, Опель и Альфа-Ромео решили громко хлопнув дверью уйти из DTM. В чемпионате остался один унылый Мерседес. Зрители вконец разочаровались в DTM. Ходили слухи, что на место выбвших придут ещё парочка производителей. Но ебанутых не нашлось, и сезон 1996 года стал для «старого DTM» **последним**.

Goodnight, sweet prince.

«Новый DTM»

В 2000 году боссы Opel и Mercedes-Benz решили, что пора бы заняться некромантией и возродить DTM. В регламенте свежезапленного чемпионата ограничили все, что только можно было ограничить. Помимо этого, организаторы «Нового DTM» наложили строжайший **бан** на высоту полета фантазии инженеров. В общем, команды теперь не должны тратить **десятки миллионов евро** за сезон. В теории, разумеется.

На практике, автомобили DTM стоят не просто дорого, а **ОЧЕНЬ** дорого. Стоимость нового, блестящего Мерседеса может быть более миллиона долларов. Как результат: **частники-нищоброды** вынуждены покупать автомобили сильно б/у и сильно ушатанные. Организаторы безуспешно пытаются уравнивать всех участников в шансах. Но и дураку понятно, что Ганс на новом заводском Мерседесе в подавляющем большинстве случаев будет играючи обходить Ганса на прошлогодней **углепластиковой помойке**. В противном случае, на связь выйдет один из боссов участвующих марок и начнет рассуждать на тему корпоративной культуры и высокой безработицы.

Казалось бы, ни один нормальный человек это унылое говно смотреть не станет. Но! Не стоит забывать дисциплинированных бюргеров, работающих на заводах тех же самых Мерседес и Ауди (а по факту всего ФАГ), и БМВ иже с ними. Корпоративная культура и бесплатное распределение билетов на трибуны, тоже корпоративные, особенно в Германии, способны на многое. Автомобильные боссы, контролируют не только всю автопромышленность Германии, но и, посредством DTM, весь немецкий автоспорт, тщательно следя, чтоб никакие конкуренты, типа V8Star, не тревожили сонных бюргеров на трибунах.

Неужели все действительно так плохо? Все же билеты на трибуны на гонки DTM не идут ни в какое сравнение с **деньговымжималкой Экклстоуна** — от 5 до 15 евро — а "доступ к телу" пилотов много легче (корпоративная же культура, ептыть). Гонки находятся под контролем не только автобоссов, но и повелителей зомбоящика — немецкого канала ARD — а тот все же реагирует на недовольство конечного потребителя этого мыла, которому до смерти обрыдли все эти командные штучки и которые уже вот-вот будет готов переключиться на другие гонки, благо спутниковое и интернет-телевидение все более доступно. В серию все таки пришел третий производитель — БМВ — разговоры о снижении затрат и увеличении роли частников наконец-то сдвинулись с мертвой точки. Но... стоит ситуации чуток нормализоваться, как все перспективы отправятся под сукно — большие начальники не любят рисковать, а пипл и так схаваает. Жив поцыент или мертв — науке сие неизвестно, как и про то животное Шредингера...В 2013 году в DTM запилили **DRS** и мягкие шины по образцу Формулы-1. Внезапно, но мягкие шины имеют отличную износостойкость, чем отличаются от уебищных шин в F1. Да, корейцы делают шины лучше макаронников.

В 2017 году мерседесовцы (на минутку, основатели и практически владельцы DTM) объявили о своем желании свалить по окончании следующего сезона, оставив баварцев и ингольштадцев разбираться промеж себя. После чего ожидаемо все вновь стали хвататься головы, делать большие глаза и стенать "мы



тот самый DTM

все умрем", подтверждая пограничный статус явления, на грани жизни и ее отсутствия. Из дальних ящиков стола вытащены давнишние (но заботливо похеренные) планы слияния/сотрудничества с японской серией Super GT (близкой идеологически, но как ни странно, вполне процветающей и на весьма высоком уровне), с заботливо задаваемыми вопросами "а как у вас так получается?" Все замерли в предвкушении и тихо тянутся к попкорну...

Гонщики

В силу долгого присутствия в серии лишь двух марок — Мерседеса и Ауди — у тех выработались своеобразные подходы к кадровому вопросу. Мерседес, как и положено всякой дзайбацу, поддерживает много юных талантов, проводя их через младшие серии, вплоть до Евро Ф3, откуда, теоретически, они должны прямиком отправляться в [эфадину](#), но не тут-то было. Долгие годы Мерседес, трудолюбиво клепавший двигатели для Мак-Ларена, не мог назвать команду своей, несмотря на все вливаемое бабло. Местный олигарх Рон Деннис настойчиво отвергал все домогательства мерседесовского босса Норберта Хауга, в итоге максимум, что тот мог сделать для своих питомцев — раздобыть им одно место. В конце концов, обозленный Хауг поругался с Деннисом и запилел собственную команду, а также начал продавать свои движки и в другие команды, разумеется, с гонщиками в довес. Однако помимо Ф1, у такой большой дзайбацу как Мерседес есть только одна площадка в автогонках — тот самый ДТМ. В итоге талантливые юнцы, громившие всех и вся с молодежных формулах, под покровительством самого Норберта Хауга и в мечтах о КВМА, оказываются в унылом кузовном чемпионате с корпоративной этикой и командной тактикой. Десять гонок в год, все остальное спонсорские мероприятия. То бишь, команда Мерседеса в ДТМ — всего лишь склад молодых талантливых пилотов, поверивших людям с трехлучевой звездой на кепке. Джейми Грин, чемпион Евро Ф3, Бруно Спенглер, звезда Евро Ф3, Гэри Пафетт, победитель Ф3, Пол ди Реста, тоже чемпион Евро Ф3 — конец немного предсказуем. Хотя ди Ресте, сделав титул в ДТМ, удалось прорваться в Формулу — с мерседесовским движком за пазухой. Позже, правда, он оттуда благополучно вылетел, но на смену пришёл Паскаль Верляйн, которого весь сезон все пилоты Мерса пропускали к титулу.

Другой страстью Хауга, помимо разбивания мечтаний юных талантов, является коллекционирование потухших звезд, которых можно показывать на всяких корпоративных праздниках и автошоу, а также подрядит подписывать кепки. Жан Алеззи, Мика Хаккинен, Ральф Шумахер, Дэвид Култхард — только в Мерседесе способны одновременно держать двух ничего не показывающих звездных гонщиков в новых машинах, уменьшая свои итоговые шансы на титул. В итоге, и Алеззи, и Хаккинен не выдержали такого уныния и свалили, причем первый еще и дверью хлопнул.

Другую философию исповедуют в Ауди, под руководством своего бессменного дирижера Вольфганга Ульриха. «Нам не нужны звезды» открыто заявляет он и очень быстро становится ясно почему. Гонщики Ауди тоже участвуют в корпоративных акциях, но не в перерыве между гонками, а прямо во время — командная тактика в Ауди используется куда более широко и совсем не скрывается, вызывая острые позывы к рвоте болельщиков и гнев телеканалов. От последних отмахнуться уже труднее и Ульриху приходится изворачиваться. Зато Ауди, в отличие от Мерседеса, не участвует в КВМА, отчего образуется солидная экономия в автоспортивном бюджете, которую можно потратить на любые другие гонки, в основном на Ле-Ман и Гран-Туризм. Но можно поучаствовать и в ралли, и других гонках, с присутствием материнского [ФАГ](#), за другие марки. Так что Том Кристенсен, гоняясь за Ауди, параллельно стал уже 8-кратным победителем Ле-Мана, Майк Роккенфеллер стал победителем почти всех суточных гонок, а Маттиас Экстрем сохраняет раллийные привычки. Однако Хайнц-Харальд Френтцен вылетел с треском, а молодое дарование Рене Раст просто не попал в команду — позвоночник, видите ли, недостаточно гибкий (видимо уже гибкий, потому что в сезоне-2017 он таки будет боевым пилотом Ауди).

Еще одна особенность кадровой политики обеих марок — наличие в пелетоне леди-драйверов, на роль которых подбирают самых фапабельных тьян, не глядя на их гоночные таланты, вручают им самые старые колымаги (все равно ничего не показывают) и отправляют зачем-то на старт, хотя вполне можно ограничиться автограф-сессиями и спонсорскими мероприятиями. Барышни стабильно занимают последний ряд на старте и никогда не добираются до очков. Хотя в старом дтме одна мерседес-тян Эллен Лор даже умудрилась выиграть одну гонку. Но мы имеем в виду новый корпоративный обмылок.

Трассы

Лаузицринг (нем. Lausitzring), ныне **ЕвроСпидвей Лаузиц** (нем. EuroSpeedway Lausitz) — расовый немецкий автодром. Меметичен тем, что в конфигурацию трассы входит один из немногих по-настоящему больших овалов в старушке-Европе. А также тем, что болидам ДТМ с этим самым овалом крайне не везет. В 2000 году организаторы решили дважды запилить гонку по большому овалу Лаузицринга, но в обоих случаях начался такой сильный дождь, что гонщики видели впереди себя чуть больше, чем нихуя, а машины плыли по асфальту аки по морю. Подобные эксперименты решено было отложить. А в 2003 организаторы решили использовать один из поворотов овала как часть трассы. И снова фэйл. Первые два болида, поехавшие попрактиковаться на трассе, были выпилены расовым немецким бетонным отбойником. Резина не выдержала затяжного левого поворота. Пилоты отделались легким испугом. Организаторы отметили, что ДТМ по части езды в бесконечном левом повороте далеко до [НАСКАПа](#).

Норисринг — зубодробительная уличная трасса, открытая аж в 1947 году в городе Нюрнберг. Собственно, появилась на месте, где любили проводить парады и прочие увеселительные мероприятия

поклонники некого [Шикльгрубера](#). Вообще, городские трассы известны своей заковыристостью и отсутствием зон вылета. Но не в этом случае. Де факто трасса состоит из двух прямых нарисованных на площади вокруг нацистской трибуны, соединенных двумя шпильками. Да, конечно, есть еще классическая шикана с бетонной стеной на обочине, но основные события происходят в шпильках. Шпильки, конечно, имеют зоны вылета, но так как пилоты подходят к ним по два раза меньше чем за минуту после хорошего разгона, то несвоевременное или недостаточно сильное нажатие тормоза (а также просто отказ тормозов) грозит отправить гонщика дальше в город. Вроде бы, просто потеря времени, но если перед ним есть другие невезучие машины (а трасса короткая и участники на ней расположены плотно), то предстоит партия в кегельбан. Что и составляет основную суть гонок на этой трассе.

АФУС — ныне покойный автодром, представлявший собой две гигантские прямые и пару поворотов. В 20-х годах трасса была самой быстрой в мире. После того, как в 1938 году во время попытки поставить рекорд скорости об бетонный отбойник самовыпилился маскот нацистов Бернд Роземайер, трассу решили прикрыть. После Второй мировой трассу открыли заново, регулярно укорачивали и видоизменяли. В итоге, от былой эпичности АФУСА остались куцые прямые и несколько поворотов. Зрители справедливо решили, что АФУС [уже не тот](#). В настоящее время трасса является частью обычной дороги, а в судейской вышке нынче располагается мотель с блекджеком и... [ну вы поняли](#).

Хоккенхаймринг — расовый немецкий автодром. С него начинается и заканчивается чемпионат. Вкупе с ограничением календаря в 10 этапов, это означает 20 процентов всего сезона — нигде в мире больше до такого маразма не думались. Несмотря на кастрацию трассы со стороны Германа Тильке, на этом автодроме было просто дохера аварий. В 2007 Том Кристенсен решил позабыться и выпилил из гонки себя + короля аварий DTM (Алекс Према) и одну бабу. В 2005 году тот же Том Кристенсен устроил заварушку в начале гонки и выпилил с трассы 3 пилотов (включая себя).

Ошерслебен — расовый немецкий автодром. Числится автошколой, а потому уныл до безобразия. В холмах вырезаны недлинные каналы с асфальтом, складывающиеся в бешеное количество поворотов и всего одно место для обгона. В отличие от Норисринга и Хоккенхайма где аварии куча, тут их почти не случается. А если и случается, то это устроил бешеный долбоеб.

Moscow Raceway - автодром в [этой стране](#). Архитектор - Герман Тильке, но мест для обгона целых две! Но этот самый Тильке опять нафейлил. Крытая трибуна установлена настолько хуево, что от звука машин можно оглохнуть нахуй. Чего не наблюдается на других трибунах. По образцу лучших домов, пардон, автодромов, имеет несколько конфигураций, из которых организаторы, как нетрудно догадаться, выбрали самую дебильную. Обгонов в гонке почти не было. Сказывается [профессионализм](#) Тильке. Хотя на фоне всяких [Валенсий](#) выглядит вполне годным, но до уровня Хоккенхайма далеко... Внезапно, но в 2014 году организаторы гонок поступили как нужно и гонка была уже на нормальной, длинной конфигурации и вот уже там, все было очень даже неплохо.

Данный трек стал уже вторым тилькедромом, набравшим фраз в рамках мотоциклетной серии Superbike World Championship, вследствие чего сей чемпионат решил больше не приезжать к русским варварам. Первым был Сепанг в конце 2011 года, но уже в серии Moto GP.

Ле-Ман - расовый французский автодром. Обычно там проводят гонки на выносливость, но внезапно руководство DTM решило запилить гонку там, и им [внезапно](#) не понравилось "качество проведения" уик-энда.

Дижон-Пренуа - расовый французский автодром. Несмотря на то, что все уже чемпионаты отказались от проведения гонок в Дижоне, DTM запилит там гонку, которая внезапно получилась довольно годной и интересной. Порадовали качественные обгоны в исполнении Тома Кристенсена. А ещё порадовало то, что гонка была довольно захватывающая, гонщикам пришлось потрудиться... Естественно, руководству такое непотребство пришлось не по вкусу, и больше сюда чемпионат не ездит.

Автодром Имени Рикардо-Тормо, Валенсия — годный испанский мотодром. Большое количество мест для обгонов, гонки там получаются годными. Однако организаторы DTM не видят разницы между узкими мотоциклами и своими двухметровыми колымагами, которые там занимают всю ширину трассы и ездят унылым паровозом. В пользу Москвы, эту гонку из календаря убрали. Многие путают этот автодром с его [городской версией](#), но в отличии от того говна который Тильке построил в городе, этот автодром вполне себе неплохой и годный. Для мотогонок.

Adria Raceway - самый эпичный и в то же время самый хреновый автодром в истории DTM. Этап запилит на скорую руку, никого не ебало то, что трек не пригоден для машин DTM. В итоге - эпичный красный флаг после сальто в исполнении машины Александра Према. В итоге - на этот автодром забили хуй и теперь не понятно, кому нужно это говно. Как и пидоры-админы Лохоморья.



Спорт

Adidas Championat.com Dance Dance Revolution DTM Fandom Hard Gay
Let's get ready to rumble! NASCAR Pump It Up Remi Gaillard Ru football Special Olympics
Yao Ming Агния Сергеев Айкидо Александр Друзь Александр Курицын Алкоголик

Альпинизм Андрей Кочергин Байкер Барщевский Бацька Бодибилдинг Боевые искусства
Бокс Ботинкометание Брюс Ли Букмекерская контора Ванкувер 2010 Вассерман
Велосипедист Владимир Турчинский Вуузела Выстрелить себе в ногу Геокешинг Го
Дайвинг Дворовые игры Демосцена Денис Черевичник Диггеры Егор Свиридов Жарков
Зидан Инна Жиркова Йога Кубик Рубика Лец ми спик фром май харт ин англиш
Майк Тайсон Михалок Миша Маваша Монстр-трак Московская Олимпиада Моуринью
Ногомяч Олимпиада Оскар Писториус Параплан Парашют Паркур Пейнтбол Покер
Потому что гладиолус Преферанс Ралли Регби Респект таким парням Рестлинг
Рестлинг/Рестлеры Ритмическая гимнастика Российский футбол Руфинг Рыбалка
Рыжий Тарзан Скейтер Сноуборд Снукер Сочи 2014 Список известных шахматистов
Спортивное программирование Спортивное ЧГК Спортсмен Сталкеры Страйкбол
Стритрейсер Схватка двух йоккодзун Тесак Турист Турникмены Фитнес-центр Формула 1
Футбольный хулиган Хардбол Хастл Хоккей Что? Где? Когда? Шахматы
Арнольд Шварценеггер Экстремальные городские игры