

АВТОРЕВИЮ

Гоночная сиеста

Послеобеденный час на трассе Moscow Raceway. Закончилась карусель гоночных такси команды Lukoil Racing — и мне наконец можно сесть за руль самого быстрого автомобиля в российском «кольце». Двухлитровый турбомотор мощностью 330 л.с., огромные 18-дюймовые слики. Это Seat Leon Cup Racer. Но по сути — safe racer.

Владимир МЕЛЬНИКОВ, фото Григория ГОЛЫШЕВА



Гоночный интерьер радует тщательностью заводской сборки: все шланги и провода проложены с изяществом. На центральном тоннеле тумблеры массы и зажигания, все остальные переключатели на руле. Помимо стандартной клавиши дальнего света (Алексей Дудукало в шутку называет ее кнопкой Дмитрия Брагина за любовь тюльятинского соперника моргать в спину), стеклоочистителей, ограничителя скорости и лисгалки вкладок, на экране системы Aim здесь есть кнопка, которая разблокирует селектор DSG, чтобы механикам не нужно было каждый раз залезать внутрь и нажимать на тормоз. А зеленая клавиша снизу меняет программу работы электронноуправляемой блокировки дифференциала. Режимов три: для сухого асфальта на новых шинах, на потертых — и для дождя

Вешность — бомба! Огромные расширители колесных арок, углерастиковый сплиттер, аккуратное антикрыло — с пяти метров эту машину легко спутать с космолетами чемпионата мира WTCC. Потому что так и было задумано. Leon Cup Racer — это основное оружие гоночной серии TCR, Touring Car Racing, которая стремительно набирает обороты. Ее промоутер Марчелло Лотти прежде занимался гонками WTCC, но затем решил создать альтернативный чемпионат — интересный для зрителей, с эффектными автомобилями, но подешевле для участников. Если, к примеру, Веста для мирового туринага (AP №7, 2016) стоит миллион евро, то хэтчбек заводского отделения Seat Sport — всего сто тысяч! Неудивительно, что Leon Cup Racer сейчас чуть ли не самый массовый гоночный автомобиль в мире: построено уже больше 120 машин.

По техническому регламенту TCR играют и многие национальные чемпионаты: Германия, Италия, Испания, Таиланд и Россия. Только в нашей стране уже есть десяток гоночных Сеатов. Потому что они быстрые: в зависимости от трассы уступают машинам WTCC 2–5 секунд с круга. Надежные: за два сезона или десять тысяч «боевых» километров не было ни одного отказа техники. И позволяют сходу ехать быстро. Для клиентского гоночного автомобиля это одно из ключевых качеств. Зачем обеспеченному бизнес-драйверу тратить деньги на автоспорт, если он мучается с управлением и уступает профессионалам целую вечность?

Cup Racer не такой. Сперва меня прокатил многократный чемпион России по кольцевым гонкам Алексей Дудукало. Лаконичные движения рулем, точное начало разгонов и

мощнейшие торможения — классическая картина для хорошего профессионала. Сколько я ему уступлю? Особенно с учетом не самой удобной посадки: кресло переставлять не стали.

Хорошо, что руль здесь регулируется и по вылету, и по высоте, — вроде устроился. Обзорность неплохая, двигателя на холостых вообще не слышно. Двухлитровый турбомотор серии EA888 форсирован умеренно, по меркам тюнеров это промежуточный этап между уровнями Stage 1 и Stage 2. Гоночная программа управления, холодный впуск со штатным ресивером, свободный выпуск, турбокомпрессор IHI IS38, которая ставится на хэтчбеки Volkswagen Golf R и Audi S3, — да интеркулер от TT RS прошлого поколения. Получилось 330 л.с. и 420 Нм.

А что делает обычный селектор DSG в гоночном автомобиле? Управляет обыч-

ным преселективом DQ250! Да-да, здесь коробка как на вашей Октавии. Шесть передач, сцепления в масляной ванне, только передаточные числа набраны от разных автомобилей. Спрашиваю у Леша, как проходит старт с места. Никакой драмы и тонкой работы: здесь есть launch control, как на быстрых «гражданских» автомобилях. Гонщики просто утапливают обе педали и под гаснущий красный бросают тормоз. На хорошо прогретых 18-дюймовых сликах получается 5,5 с до 100 км/ч.

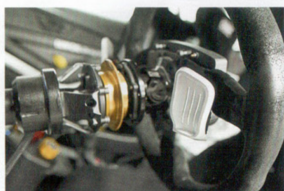
Я, конечно, взял с места плавно, но на выезде из пит-лейна топнул в пол. И тут же уперся в отсечку. Какой мощный разгон — и какие короткие передачи! У двигателя скорее «гражданский», нежели гоночный характер. Жирная тяга в середине вплоть до 6500 об/мин, а дальше ограничитель. Насушываю хлипкий пластиковый рычажок под ру-



Все «железо» у двухлитрового турбомотора EA888 стандартное, в глаза бросается только крупный интеркулер от Audi TT RS. Ресурс двигателя — десять тысяч гоночных километров, бензин — с октановым числом 102, расход в гоночном режиме около 40 л/100 км. Интересно, что бензобак здесь стандартный, но от полноприводного Леона: он разделен на разные объемы. За два сезона у машин команды Лукойл не было технических проблем. В этом году Seat Sport изменил фронтальное оперение, но и с ним мотор остался термонагруженным: температура масла 5W-30 в жару поднимается до 120°C

Паспортные данные

Автомобиль	Seat Leon Cup Racer
Размеры, мм	длина 4363 ширина 1950 колесная база 2666
Снаряженная масса, кг	1165
Двигатель	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Число и расположение цилиндров	4, в ряд
Рабочий объем, см ³	1984
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	330/243/6200
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	410/2000–5000
Коробка передач	роботизированная, преселективная, 6-ступенчатая
Размерность шин	255/660 R18
Максимальная скорость, км/ч	267
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,5



У куцых рычажков переключения передач очень короткий ход, а у «робота» DSG нет памяти: то есть на торможении нельзя просто отщелкать нужное количество передач и ждать, когда коробка сама спустится вниз. Первые четыре передачи короткие, а пятая и шестая растянута — на сверхдлинной прямой трассы в Сочи Seat «не доезжает» до ограничителя, и Лада Гранта класса Туринг там быстрее



На мониторе системы записи данных можно посмотреть практически все параметры работы автомобиля

лем и включаю третью. Вторая на трассе Moscow Raceway не нужна даже в самых медленных поворотах, зато есть пара мест, где прямо на дуге нужно менять третью на четвертую. На каждом выходе из поворота наслаждаешься классной динамикой — давно я не ездил на мощных гоночных автомобилях. И давно не тормозил на сликах! Когда к концу длинной задней прямой Seat набирает 207 км/ч, а ты бьешь по левой педали лишь за 120 метров до поворота, кажется, что остановиться уже невозможно. Но через мгновение в плечи вдавливаются ремни безопасности, уровень замедления подскакивает до 1,3 g — и Seat за семьдесят метров сбрасывает 140 км/ч. Причем коробкой его не догрузишь: DSG не позволяет эффективно тормозить двигателем — непривычно после машин с кулачковыми коробками.

К слову, Leon Cup Racez тоже может быть с «кулаком». Такие автомобили уже ездят в чемпионате TCR, но они на 25 тысяч евро дороже. Именно разгон и торможение вызвали самые яркие эмоции. Потому что управляемость...

— Леша, тебе не скучно на Леоне?
— Я уже старый, хочу комфорта. Интересно наблюдать, как всего за два-три круга трансформируется характер поворачиваемости. Пока задние шины не до конца прогреты, в полной мере работают «избыточные» настройки Дудукало: агрессивное схождение задних колес, жесткий задний стабилизатор. Автомобиль легко подставляется на входе и едет чуть ли не под себя, если занести торможение на дугу. Классно, что не надо заправлять его внутрь, но напрягает всю гоноку ловить срывы задних колес.

Увеличивая надёжность, мы становимся ближе

#RELIABILITYINSIDE

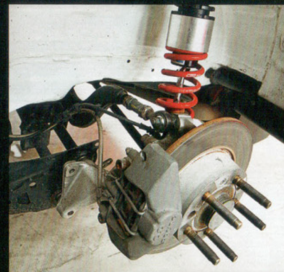
Подшипники, разработанные для крупнейшей автопроездочной, — это те же подшипники OE, что мы предлагаем для вторичного рынка автотранспорта. Лучшее для Вас.

www.ntn-snr.com

With You

Однако, как только шины нагрелись и «прилипли», Cup Racer начинает напоминать Nissan GT-R. Чуть что — скользит в сносе мимо. И езда становится довольно однообразной. Затормозил строго по прямой, повернул, распрямился, ускорился. Ты робот. Чтобы ехать быстро, не нужно никакой импровизации: одинаково тормози в одной и той же точке, поворачивай руль. И только на выходе из поворота от тебя требуется аккуратная работа с педалью газа. Я, честно говоря, ожидал более тонкой настройки программы управления двигателем и характеристик наддува. Но Seat, словно кубковая Гранта, удивил довольно резким «включением» турбины при определенном положении педали. Ты плавно-плавно добавляешь тягу на дуге, а в какой-то момент она неожиданно и нелинейно подскакивает.

Так что терпение, мой друг, терпение — и только потом полный газ. Я это отлично запомнил еще три года назад — и довольно легко вкатился в характер Сеата. Через пять кругов я уже проигрывал Леше меньше секунды. Дружелюбный автомобиль. Но если бы я решил, на какие гонки потратить деньги, то...



У гоночного Леона стандартные кузов и передний подрамник, но рычаги, рулевые тяги, стойки и опорные подшипники гоночные. Амортизаторы Bilstein с двумя регулировками, но основную роль в настройке играют стабилизаторы поперечной устойчивости и углы установки колес. Развал спереди около 4,5 градуса. Четырехпоршневые передние суппорты поставляют AP Racing, колодок хватает на один этап. А сзади их не меняют по полсезону! Причем тормозные диски оставлены обычными. Как и большинство элементов подвески, только сайлент-блоки заменены жесткими шарнирами

Cup Racer скучный. Даже по меркам мощных переднеприводников. Дудукало говорит, что туринговая Лада Гранта была злее. На ней нужно ехать агрессивно, нужно уметь ставить ее в повороты. А от себя я могу добавить, что интереснее даже менее мощная кубковая Гранта, которая сейчас ездит в младшем классе Суперпродакши. Более того, Калина зачета Национальный не уступит Сеату по эмоциям. А ведь один этап на Ладе стоит 150 тысяч рублей, а Леон обойдется в 400 тысяч!

Дело не только в коробке DSG. Я отлично помню BMW M235i Racing с обычным «автоматом» и даже более «гражданской» подвеской, чем у Сеата. Но ее спасал задний привод и правильный баланс развесовки. А здесь мало того, что автомобиль тяжелый, минимум 1280 кг с гонщиком, так еще и более 60% массы приходится на переднюю ось. Отсюда и ощущение скорее быстрого «гражданского» автомобиля, нежели ультимативно гоночного.

А когда я надеваю несгораемый комбинезон и шлем, то хочу, чтобы каждое мгновение за рулем оставалось в памяти. Чтобы именно я помогал автомобилю быть быстрым. А в Сеате моя задача — не мешать ему ехать. В гоночном мире такие машины называют самовозами. Здорово, конечно, что любой может показывать хорошее время, но что делать с инфляцией настоящих гоночных эмоций? От этого меня клонит в дремоту. Сиеста с каркасом безопасности. ©



Угол атаки заднего антикрыла можно менять — по словам Алексея Дудукало, прижимная сила заметна в быстрых поворотах, например на последней дуге трассы «Смоленское кольцо»