

# Побег Лотоса



Если взять спорткар и отсечь все лишнее – останется Lotus Seven. Если взять Lotus Seven и отсечь все лишнее вновь – получится ShortCut, максимально упрощенный и удешевленный ремейк легендарной «семерки».

Один миллион рублей, 500 килограммов,

90% отечественных компонентов, блок цилиндров от Лады

Гранты и 184 л.с. – такого гоночного автомобиля в России еще не было. На дороги общего пользования ему нельзя, поэтому мы взяли настоящий Caterham Seven, взяли кубковую Мазду MX-5 и отправились на трассу Moscow Raceway. Если надумаете повторить, обязательно уточните, работает ли ближайший магазин автозапчастей.

Сергей ЗНАЕМСКИЙ  
Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО

**М**не тоже казалось, что после «русского гибридомобиля» и «русского суперкара» всем отечественным автомобильным стартапам следовало принять целибат и не гневить природу, однако этим летом компания DK Racing открыла прием заказов на «русский Lotus»: он стоит миллион рублей – и это самый доступный из продолжающихся в России спорткаров. Или все-таки суперкаров? Ведь по своей энергоэффективности – 370 л.с. на тонну без учета водителя! – ShortCut превосходит и Porsche 911 GT3, и 911 Turbo S.

Он создан по образу и подобию Лотуса, но – из «ребра» Жигулей. Казалось бы, как еще можно упростить машину, в которой и так было только полцентнера труб, несколько алюминиевых листов и набор деталей и узлов от Форда? Однако британцы-то ничего не знают про импортозамещение и систему ЭРА-ГЛОНАСС, а создатели проекта ShortCut быстро поняли, что сертификацию дорожного автомобиля им не потянуть и что аутентичные импортные компоненты превратят легкого жеребца в золотого теленка. А раз по дорогам общего пользования ездить не придется, значит, не нужны отопитель и подушка безопасности, АБС и

пассажирское кресло, обивка салона, поворотники и лобовое стекло. В базовой конфигурации здесь нет даже ручника.

Вместо агрегатов марки Ford или Rover – атмосферный шестнадцатиклапанник на основе мотора Гранты Спорт, жигулевские коробка передач и задний мост. Импортные – амортизаторы Protech, задние тормоза концерна Volkswagen, рулевая «рейка» от автомобиля Ford Sierra и шины Toyo или Yokohama.

ShortCut родом с Рублевки: он появился на свет в аккуратном, похожем на студию-лофт, ангаре неподалеку от поселка Горки-2. В этом штабе соседствуют КБ 527, ответственное за инжиниринг, и фирма DK Racing, которая взяла на себя производство, коммерцию и маркетинг проекта.

У истоков Шортката стояли гонщики-энтузиасты Глеб Мишутин и Виктор Завадский – свой первый любительский трек-мобиль Locost на основе Жигулей они построили еще в 2009 году. Потом к дуэту примкнул директор российского Lotus-клуба Денис Абрамович, trio превратилось в КБ 527, а хобби – в идею разработать по заветам Челмсона автомобиль для отечественной гоночной моносерии.

Правда, стало ясно, что при курсе евро под семьдесят британские ингредиенты никуда не годятся. А с отечественными деталями Lotus серьезно мутит: кардан от Нивы диктует довольно короткую колесную базу (2265 мм), а жигулевские полуоси зауживают колею больше чем на сантиметр (до 1343 мм). В итоге ShortCut компактнее своего прообраза, у него другой, более тяжелый и жесткий каркас, хотя снаряженная масса все равно на 100–150 кг ниже.

Паутину стальных трубок сваривают в пространственный скелет прямо в Горках, штатный моторист на базовский блок со стандартными поршнями устанавливает усиленный коленвал, оригинальную голову с валами (подъем 10 мм, фаза 245), выпускной коллектор с индивидуальными дроссельными заслонками и выпуск с пауком 4-1. В картер жигулевской «механики» вставляют сближенный ряд шестерен R1 (первая – 3,242; вторая – 1,989; третья – 1,289), а «классическую» главную передачу (4,3) и салблок IQ Racing «упаковывают» в сваренную здесь же оригинальную балку моста – и об缠ывают все это внешними пластиковыми панелями.

Сборка одного автомобиля длится месяц, то есть за год – не больше



Мягкий пластик и удобства в машине за миллион? Чтобы облагородить этот салон, ShortCut предлагает докупить углепластиковые накладки (за 37500 рублей), кресла-ковши (по 50 тысяч) и ветровое стекло (18 тысяч)



Рельефная клапанная крышка, индивидуальные дроссели, прямоток – красный мотор. Мощность 184 л.с. достигается на бензине АИ-98, а на 102-м – уже 194 силы

12 машин. При цене один миллион рублей ShortCut не выглядит как бизнес, который сулит золотые горы, и, возможно, даже не призван становиться таковым в будущем. По крайней мере, главный инвестор проекта бизнесмен и гонщик Михаил Даев в авто- и мотомире известен как визирер и автор «русского мотоцикла Волк», который впервые был показан два года назад; однако пока так и не пошел в серию. В конце 2016 года компания Даева DK Racing приобрела контрольную долю в КБ 527 и сформировала что-то вроде автоспортивного холдинга, который готов не только разрабатывать, собирать и продавать гоночные автомобили, но так-

же обслуживать их, сдавать в аренду и выступать академией для начинающих пилотов.

Сегодня ShortCut с полной технической поддержкой можно арендовать на одну сессию за 6000 рублей, на весь трек-день за 79–85 тысяч или на целый гоночный этап (от 100 до 315 тысяч). Правда, пока выступать можно только в тайм-атаках RHNCC, многочасовых гонках REC (Russian Endurance Challenge) и соревнованиях MaxPowerCars, но уже в сентябре должны пройти первые два этапа серии ShortCut, к которым будут готовы около десяти машин. А одна из них ждет нас на автодроме Moscow Raceway.

Пространственный каркас весит 100 кг, сама «клетка» безопасности сварена из труб диаметром 45 мм. Жесткость на кручение примерно 6000 Нм/град.



Передняя подвеска – классика на двойных поперечных рычагах собственной конструкции. Тормозные механизмы – ВАЗ, диски не вентилируемые. Вместо амортизаторов ProTech можно поставить российские Плаза, которые немного дешевле. Фары – опция за десять тысяч рублей



Задний мост КБ 527 разработало самостоятельно – чтобы меньше зависеть от качества жигулевских запчастей. За геометрию подвески отвечают новые продольные рычаги и тяга Панара

Кого звать на спаринг? Конечно, оригинал Lotus Seven. Точнее, Caterham, ведь эта компания еще в 1973 году выкупила у Колина Чепмена лицензию на производство и продажу «семерок». Сегодня Caterham в разных странах предлагает дюжину модификаций модели Seven, однако в Россию даже «серые» поставки прекратились после 2014-го – и сейчас в стране с трудом найдется десяток таких машин. Хотя сайт [www.caterham.ru](http://www.caterham.ru) обещает за три–пять месяцев доставить из Британии нужный автомобиль – от 80-сильной модификации Seven 160 с 660-кубовым турбомотором Suzuki за 2,5 млн рублей до 310-сильной топ-версии

Seven 620S с компрессорной «четверкой» Ford за 6,3 млн.

Среди тех, кто посчитал это выгодным вложением, москвич Денис, который в конце прошлого года привез из Германии Caterham Seven 485 CSR – довольно редкую версию с 240-сильным атмосферником Ford Duratec 2.0 и независимой задней подвеской. ShortCut рядом с ним как катер на фоне теплохода. Caterham предлагает даже багажник! Не говоря уже о том, что это дорожный автомобиль с номерами, дворниками, печкой и сигнализацией. К тому же вместо стандартной «механики» здесь стоит кулачковая трансмиссия Sadev с пневмоуправлением и ле-

Имя ShortCut означает срезку – самый короткий и быстрый путь в гонки





Брезентовую полукрышу можно дополнить дверьми из того же материала

**Без шлема водить Caterham не следует даже в городе – дело не в безопасности, а в том, что салон как пылесос засасывает песок и пыль на любой скорости**



пестками за 20 тысяч евро, из-за которой цена машины с растаможкой перевалила за 100 тысяч евро. Шесть миллионов рублей! Но упакованный Caterham после доработки весит 725 кг, а значит, энергооборудованность лишь 331 л.с. на тонну.

Трековая Mazda MX-5 в нашем трио и самая тяжелая, и самая слабая: стандартный двухлитровый двигатель после перепрошивки ЭБУ и замены выхлопа развивает 175 л.с., а снаряженная масса без водителя аж 1090 кг (160 л.с. на тонну). Но Мазды славятся драйвом, выносливостью и простотой, а чемпионат MXSCup – один из наиболее доступных

монокубков с массовым стартом и контактной борьбой. Правда, даже он зачах из-за отсутствия спроса. Аренда такой Мазды на тренировочный день обойдется в 105 тысяч рублей, на гоночный этап – 380–580 тысяч, а приобрести подержанную машину с каркасом, крышей и подвеской KW предлагают за те же 900 тысяч.

В ShortCut нужно просочиться сквозь ребра каркаса и получечь на ложемент из строительной пены. Щелкает тумблер стартера, под шлем прорывается горячее дыхание мотора. Для новичка этот автомобиль разбирает спортив-



Секвентальную трансмиссию устанавливала фирма Westermann Motorsport, в салоне появился индикатор включенной передачи, блок настройки «блиппер» (перегазовки при переключениях) и пневмоаппаратура в ногах переднего пассажира

Caterham 485 CSR



Mazda MX-5 Cup



ShortCut



Цифровая панель приборов – единственный электронный помощник, который предлагает ShortCut. Щиток разработан силами КБ 527 и показывает обороты коленвала, температуру охлаждющей жидкости, запас топлива, напряжение бортовой сети, скорость, давление и температуру масла. Ряд светодиодов сверху – тахометр. Caterham и Mazda показывают почти все то же самое, но – стрелками



Вроде бы почти обычный салон, но для жизни вне трека здесь только печка, поворотники, ручник и сеточки для документов возле коленей. Посадка в кресло – из стойки на «брюсьях» каркаса. Зеленая кнопка на съемном руле – предохранитель включения первой передачи



Электронная педаль газа, сумасшедший голос, сухой картер и 240 л.с. при 8500 об/мин. Эта «четверка» Ford Duratec 2.0 – самый мощный мотор стандарта Евро-6 среди моделей Caterham

ную езду на простейшие слагаемые и без прикрас растолковывает, с чем придется иметь дело: упретый механизм выбора передач, тяжелая педаль тормоза без усилителя, тугое сцепление, острый руль, заносчивый хвост. Если знаешь азы, ShortCut будет послушным снарядом, потому что и снос, и занос он позволяет парировать достаточно просто. Темп может быть каким угодно: кайф зашкалит в любом случае.

Пилоту с накатом ShortCut интересен уже другим — балансом и скоростью. Можно с ходу ехать быстро, и в первых же сессиях по полному кругу MRW (конфигурация GP3) ShortCut в руках Владимира Мельникова показал 2 минуты 6 секунд — наравне с такими автомобилями, как Porsche Cayman S предыдущего поколения или BMW M3 E92, которые в несколько раз дороже.

Но скорость в конце самой длинной прямой все же невысока — 177 км/ч. А главное, что за три трек-дня ShortCut ни разу не уехал с трассы здоровым. И если человеческий фактор был причиной лишь однажды, то техника сдавалась три раза. Дважды под вечер мотор начал терять мощность и забрасывал свечи маслом, а, когда подошло время замеров динамики, коробка перестала держать третью передачу. Это в КБ S27 обыяснили тем, что ShortCut постоянно сдается в аренду самым разным пилотам, а детали в трансмиссии тут — обычные вазовские.

Да, многие запчасти можно купить даже в соседнем поселке, и в этом бесспорное преимущество «русского Лотуса», но лучше бы демонстрировать его пореже.

Интересно, что прошлой осенью ShortCut-прототип проехал четырехчасовую гонку REC-2016 без серьезных проблем и взял бронзу в своем классе, но теперь на серийном варианте мощность подняли со 150 до 184 л.с., появился новый впуск, новый выпуск, оригинальный задний мост. И, похоже, потребуется время, чтобы вслед за мощностью пришла и надежность.

Caterham — как образец того, к чему стремиться. Первобытный драйв он сочетает с техническим изяществом: приборы вплетены в пространственный каркас, крылья зализаны, выпускной коллектор и амортизаторы спрятаны под носовым обтекателем. Стартовать сложно, внизу атмосферник тянет лениво, и без трэшки-контроля ты либо теряешь обороты, либо шлифуешь асфальт, зато дальше «четверка» крутится аж до 9000 об/мин. А как звучит! Кто еще вам

Caterham 485 CSR



Mazda MX-5 Cup



ShortCut



Лучшие кресла, самая удобная посадка и эргономика — у MX-5. Базовый ShortCut предлагает индивидуальный ложемент, но без подголовника и защитных «ушей». А Caterham — узкие ковши, которые подразумевают «естественный отбор» водителей



Самые дорогие элементы в программе доработки кузова и салона — каркас (110 тысяч рублей), два кресла с ремнями (119500) и композитная крыша (83600)



Трансмиссия на Мазде — стандартная, за исключением сцепления Exedy и блокировки дифференциала

напомнит, каким был дорожный спорт до турбозер?

«Секвенталка» меняет передачи выстрелами, но первая работает до 90 км/ч, «сотня» достигается на второй, всего через 4,8 секунды после старта. Хотя с опытом результат наверняка будет лучше, «Семерка» так же откровенна и поспущена в управлении, как ShortCut, однако намного быстрее: 187 км/ч на самом скоростном отрезке, а круг MRW в «половинной» конфигурации Sprint

Caterham пролетел за 1 минуту 19,5 секунды, уничтожая в поворотах всех дорожных турбомонстров.

Захромавший ShortCut на то же колышко тратил 1 минуту 23,5 с, но в хорошей форме мог бы скинуть еще пару секунд и попробовать настичь Caterham. Однако и тот может прибавить, если сменит заводские колеса Avon на полуслики. Потенциально Caterham — самый быстрый автомобиль большинства трек-дней.

Стоят ли он шесть миллионов? От-

вет вроде бы напрашивается, когда после гонки тумблером выключаешь «боевой» режим трансмиссии, распускаешь амортизаторы, перекрываешь прямоточный выхлоп — и своим ходом уезжаешь с трассы под вспышки телефонных камер. Но для того, чтобы кататься каждый день и круглый год, Caterham подходит лишь немногим лучше, чем ShortCut: считайте, что пять миллионов вы доплачиваете за те две последние секунды с круга, которые пока не по зубам «русскому Лотусу».

**Мазда серии MX-5 Cup уже стукнуло по десять лет, но свое они далеко не откатали. Горбатая крыша — ради высокого каркаса под рослых водителей в шлеме. Цена машины в зимней спецификации — 700 тысяч рублей, в летней — 900 тысяч**



Мотор 2.0 почти не изменился, доработаны только опоры, выпуск и прошивка. Расход топлива в боевом режиме примерно 50 л на 100 км



Caterham 485 CSR



Mazda MX-5 Cup



ShortCut

*ShortCut не предполагает перевозку поклажи, место в заднем свесе рассчитано только на установку опционального 60-литрового бака (за 10800 рублей) вместо стандартного на 40 л. Багажник для Mazda – рудимент прошлой жизни. А вот Caterham изображает практичность: модель 485 CSR оснащается «комфортным» кузовом SV, который на 15 см длиннее, на 11 см шире и на 50 кг тяжелее стандартного*

А вот Mazda отрабатывает каждый вложенный в нее рубль. Это самая дружелюбная и проверенная из гоночных «парт». Да, небыстрая: на кольце MX-5 Cup набирает максимум 155 км/ч, а круг в конфигурации Sprint проходит за 1:25,9. И она не такая харизматичная, потому что и серийный салон, и крыша, и усилия на органах управления больше напоминают «гражданский пилотаж». Зато Mazda действительно учит, а не просто полирует мастерство пилота. Всемогущие тормоза, юркий нос, много

плавных скользжений. Но тому, кто уже вкатился, Mazda MX-5 нагляднее других проиллюстрирует науку управления балансом и поставит новую задачу – набрать скорость. А для классного пилота MX-5 – любимая головоломка и оружие для личных дуэлей. Почтайте, как отзываются о ней Мельников и Удотов. И не забывайте, что Mazda всеподходяща, причем особенно хороша именно зимой.

И это тоже стоит взять на заметку авторам проекта ShortCut: в России учеб-

ный спорткар обязан быть не только кайфовым, послушным и дешевым, но и всесезонным. А тем, кто собрался побеждать с Шорткатом, кроме скорости потребуется еще надежность, и что-то мне подсказывает, что для большинства спортсменов в России миллион на гоночный автомобиль – это далеко не первый и точно не последний миллион, поэтому мало кто из них сильно расстроится, если ShortCut вдруг станет дороже, но получит проверенный иностранный мотор. На это директор

КБ 527 Денис Абрамович отвечает, что по желанию клиента можно установить любой двигатель, однако цель проекта не гонка вооружений с индивидуальными трековыми Porsche и BMW, а производство серии совершенно идентичных машин и запуск самого дешевого монокубка в России, раскрутка которого и станет основным бизнесом. Поэтому ShortCut пока останется таким, какой есть, – а мы будем следить за тем, как приживется этот побег Лотуса на российском кольце. □

## Сергей Удотов

Чемпион гоночной серии RHNCC

ShortCut напоминает о том, что век честного, «железного» автоспорта еще не ушел: светоиндикаторы тахометра, короткий ход «классической» коробки передач, тормоза без ABS. ShortCut разгоняется быстро, у него очень высокая скорость на дуге и хороший баланс поворачиваемости. Можно рано открывать газ на выходе, корректируя занос острый рулем. Педаль тормоза показа-

лась чрезмерно тугой, но управление замедлением уверенное.

Caterham – это «формула», приезжающая на трассу своим ходом! Молниеносные смены передач, «верховой» движатель с классным звуком, выверенные усилия на органах управления – и все это располагает ехать быстро, искать пределы с первых кругов, даже несмотря на не самые подходящие дорожные шины Avon и заводскую настройку на недостаточную поворачиваемость. Информативность, взаимопонимание все равно на уровне, не-

достижимом для обычных дорожных автомобилей.

Mazda, пока не подбираешься к пределу, кажется плавной и дружелюбной. Но чем ближе эта грань, тем машина становится интереснее и сложнее. Тормозить можно очень поздно, стараясь пронести на входе в поворот как можно больше скорости и корректируя скользжения. Но чтобы отыграть десятые доли секунд, нужно мобилизовать все свое чувство автомобиля: любая, даже незначительная ошибка приводит к огромному потери времени.

## Владимир Мельников

Корреспондент Авторевю

ShortCut делает все, что ты хочешь, с ним не нужно бороться, он не упирается на входе и не пытается встать боком на выходе. Газ в пол, режеешь перебирку – и легко обходишь большинство Porsche и BMW в дальней закрученной секции трассы Moscow Raceway.

Но еще важнее, чтобы гоночный автомобиль был надежным и безопасным. Каркас прошел сертификацию, но в сбое с машиной его никто не бил, и я не знаю, как повредят себя стальная рама при ударе. А то, как ShortCut ломается, я видел своими глазами. Главная проблема – сильно форсированный вазовский «шестнадцатиклапанник» и коробка передач от Жигулей. В Шорткат заливают уникальное масло с собственными пакетами присадок, мотор проехал всего несколько трех-дней, но уже то и дело подводит. Сюда

так и просится двухлитровый двигатель от иномарки с разборки, который даже с полной ревизией обойдется дешевле хрустального вазомотора.

Например, такой как на Mazda MX-5. Машина куплена с пробегом 80 тысяч километров, масло из обычного магазина, два года зимой и летом она гоняет на отсечке и работает как автомот Калашникова. А что на фоне Шортката мотора здесь, считай, нет – так это великолепно! За рулем MX-5 мозг работает на пределе, потому что классический вариант «затормозил по прямой, повернулся, открыл газ после апекса» здесь не прокатывает. Надо нестился всегда и везде и немного скользить в поворотах. Торможение на задней прямой MRW – с пятнадцати метров! Ты одновременно замедляешься, поворачиваешь, переключаешь передачи и отлавливаешь скользжение. Великолепный учебный автомобиль. Если вы новичок, то при равной цене аренды Mazda и Шортката берите сначала MX-5, а потом на Шортката погоняйте Porsche.

Caterham? Если можете позволить себе такую игрушку за шесть миллионов рублей, то Porsche наверняка у вас уже есть. Но Caterham эмоциональнее! С кучковой коробкой Sadev – натуральный мотоцикл с четырьмя колесами. Даже с 240 силами Caterham чертовски быстр на треке, а форсировать двухлитровый атмосферник можно хоть до трехсот. Но главное, что такой искренней обратной связи, такого объема информации и прозрачности на педалях и руле вам не даст больше никто. Даже Porsche. Такое не надоест.

## Паспортные данные

Автомобили	Caterham Seven 485 CSR	Mazda MX-5 Cup	ShortCut
Тип кузова	родстер	двухдверное купе	родстер
Число мест	2	2	2
Снаряженная масса*, кг	725	1090	497
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1999	1999	1597
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	87,5/83,1	87,5/83,0	82,0/75,6
Степень сжатия	10,8:1	10,8:1	10,5:1
Число клапанов	16	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	240/176,5/8500	175/129,6/8000	184/143,7/8000**
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	206/6500	210/5000	200/5000***
Коробка передач	механическая, сцепленияная, 6-ступенчатая	механическая, сцепленияная, 6-ступенчатая	механическая, 5-ступенчатая
Привод	задний	задний	задний
Дифференциал	повышенного трения	повышенного трения	повышенного трения
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная
Передние тормоза/диаметр диска, мм	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые
Задние тормоза/диаметр диска, мм	дисковые	дисковые, вентилируемые	дисковые
Размерность базовых шин	195/45 R15 спереди, 205/45 R17 сзади		185/60 R14
Максимальная скорость, км/ч	240	210	210
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,5	7,9	4,7
Расход топлива, городской цикл, л/100 км	10,2	11,2	н.д.***
загородный цикл 6,2	6,5	****	н.д.***
смешанный цикл 7,7	****	****	****
Выбросы CO <sub>2</sub> , г/км, смешанный цикл	179	н.д.	н.д.
Емкость топливного бака, л	42	50	40
Топливо	бензин АИ-95–98	бензин АИ-95	бензин АИ-98–102

\* Без учета водителя

\*\* 194 л.с. и 215 Нм при использовании бензина АИ-102

\*\*\* Н.д. – нет данных

\*\*\*\* Средний расход топлива в гонке – 50 л на 100 км

\*\*\*\*\* Средний расход топлива в гонке – 25 л/н

