



**HYUNDAI SOLARIS** ПРОБЛЕМЫ С УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ  
НО ВСЕ МОЖНО ИСПРАВИТЬ »40

LADA KALINA • ZAZ CHANCE • CHERY BONUS  
**ВАМ ЛЮБОВАТЬСЯ ИЛИ ЕЗДИТЬ?** »28



**ШОКИРУЮЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ АПТЕЧЕК** »114  
**ЛАМПЫ В ФАРАХ МЕНЯЕМ САМИ** »148  
**«Ё-МОБИЛЬ» МЕЧТЫ И РЕАЛЬНОСТЬ** »190  
**ТЕХСОМОТР-2012 ПО НОВОМУ ЗАКОНУ** »180

СПОРТ | ДРАЙВ  
MITJET, LEGENDS, RENAULT LOGAN

## ПОКОЛЕНИЕ СКОРОСТИ

«Что дальше, папа?» — обязательно спросит молодой пилот, когда картинг уже позади. Принимув в уме бюджет, старший ответит: «Сынок, в кольце потянем только монокласс». Какой? Да пусть молодежь попробует и раснажет сверстникам. Праздник выбора своим тест-пилотам устроили **Вадим Крючков** и **Сергей Злобин**. Фото **Георгия Садкова**.

**КТО НА ЧЕМ**  
 Лучшее, конечно, детям. Но и старшее поколение в нашем тесте не лишено права голоса. Посмотрите визитные карточки участников: весьма удачное сочетание разных возрастных групп и уровней подготовки. Субъективные мнения каждого в итоге дадут вполне объективную картину, поскольку ездить будем на автомобилях, адресованных как молодым, так и возрастным гонщикам. Все правильно, один на взлете, а другие переходят в разряд бизнес-пилотов. Выбор относительно недорогих моноклассов в наших кольцевых

гонках невелик. По сути, более или менее доступных всего три. Раньше других в России появились автомобили класса «Леджэнд». Это типичный пример американского подхода к гокам: пространственная рама плюс мощный мотоциклетный мотор воздушного охлаждения. Тираж данного аппарата — тысячи экземпляров (разумеется, за океаном). Прикольная внешность под старину, дешево и сердито. Причем не в ущерб скорости. Жаль, хрестоматийный образец спартанского гоночного автомобиля по пути в Россию несколько подорожал — таможня...

Европейская вариация на тему появилась у нас в конце минувшего года. Называется она «Митджет». Вроде бы суть не изменилась: пространственная рама, такой же мотоциклетный мотор «Ямаха», секвентальная коробка передач. Только есть у автомобиля французский шарм. Помимо ряда технических усовершенствований, создатель класса Жан-Филипп Дейро отказался от идеи одаттамера в пользу так называемого «силуэта». В отличие от «Леджэнда», «Митдджет» похож не на старинный, а на современный серийный автомобиль.

Какой? Набор пластиковых панелей может превратить машину в «Порше», «Шевроле-Корвет», «Шкоду», «Астон Мартин» и т.д. Самая горячая новинка — кольцевой «Логан». Полноценный «железный» автомобиль с 16-клапанным мотором, покрышками-сликами и прочими атрибутами серьезного «спортсмена» предназначен для класса «Национальный» отечественной серии RTCC. Помимо него, там выступают и «Ладды». Но, учитывая родственные отношения АВТОВАЗА с «Рено» и многолетние тенденции развития этой зачетной группы, «Логан» можно смело причислить к моноклассу.

**НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЫБИРАЕТ**  
 Пока взрослые дяди в ходе монтажа измерительного оборудования

беседовали и курили, дети оседлали наиболее интересные, на их взгляд, автомобили. Как же быстро картингисты привыкают к новшествам! Ни Александра, ни Никиту, который вообще не имеет опыта езды на обычном легковом автомобиле, не смущили коробки с последовательным переключением передач, высокие скорости, особенности тормозных систем.

Молодые пилоты, смеясь, носились на «Митджете» и «Леджэнде» по трассе АДМ в подмосковном Мячкове, не допуская видимых ошибок. И какова бы ни была потом субъективная оценка автомобилей, они освоили новую технику без особых затруднений.

«Рено» под невысокого картингиста не удалось. Нужно чуть-чуть подрасти, еще год-полтора — и все будет в порядке. Пока же левой кольцевой автомобиль не для него. У Александра проблем с регулировками не возникло. Да и на трассе не было заметно, что за рулем новичок. Юноша эмпатично откатал свою сессию и не «убрался», даже когда лопнула передняя покрышка. Сделав поправку на то, что детям важна эмоциональная, а не финансовая составляющая процесса, приведем обобщенную оценку автомобилей. «Митджет». Плюсы: самый быстрый в целом и дружелюбный с точки зрения привыкания. Минусы: иногда резко срывается в занос, хрупкий пластик кузова с обилием аэродинамических элементов исключает контактную борьбу.

Отцы и дети: на переднем плане Сергей и Никита Злобины, на заднем — Александр и Вадим Крючковы.



ДРАЙВ  
MITJET, LEGENDS, RENAULT LOGAN



ВРЕМЯ КРУТА  
**1.58,1**



на круте сопоставимы: 1.53,9 и 1.54,3 соответственно. «Митдджет» лучше разогнается после 120 км/ч и к концу длинных прямых достигает большей скорости. На вилоухах — с переменным успехом: где-то лучше одна машина, где-то другая. Третье место «Логана», можно сказать, запрограммировано. При той же мощности, что у «Леджэнда», он в два раза тяжелее. Что вы хотите, большой автомобиль всегда весомее мелких прототипов. Зато, невзирая на массу, он тормозит так же хорошо, как и они. С выводами детей мы в целом согласны. Но на то и взрослый контроль, чтобы внести поправки. «Леджэнд» самый дешевый из «малышей», и это накладывает свой отпечаток. Габариты его салона не подразумевают широкого диапазона индивидуальных регулировок. Зато есть вторая тормозная педаль для тех, кто хочет научиться тормозить левой ногой. «Митдджет» действительно дружелюбнее и комфортнее — с поправкой на то, что и он спартанский автомобиль. И конечно, насколько он лучше, настолько и дороже. Фактор, согласитесь, немаловажный. А вот «Рено-Логан» уже старшее поколение единогласно признало самым дружелюбным. Трогание с места, переключение передач с почти стандартными коробкой и сцеплением



Вадим Крючков, первый разряд, 45 лет. Спортивный опыт 20 лет: кольцевые гонки, прокатный картинг, летние и зимние любительские соревнования на легковых автомобилях, тесты серийных и гоночных машин. Водительский стаж 26 лет. «Не сбывал свое сныматки к «Логану». Хотя бы потому, что всю жизнь ездил на переднеприводных легковых автомобилях. Добавьте сюда возраст и отсутствие гоночных перспектив. В общем, для души предпочту стартовать в удобном, привычном и достаточно быстром для меня «Рено». Александру же по большому счету подойдет любой из трех автомобилей. Идеальной техники не бывает — толковый пилот должен уметь приспособиться к машине. А если отбросить в сторону высокие материи, объявленная цена аренды самая доступная у «Леджэнда».



ВРЕМЯ КРУТА  
**1.54,1**



Митдет. Цена автомобиля 1200 000 руб. Стоимость сезона от 300 000 руб. Стоимость аренды на уик-энд от 100 000 руб. Статус соревнований: Кубок под эгидой Российской автомобильной федерации, традиционные соревнования. Не доставляют хлопот. Потом мы оба вспомнили свои впечатления от общения с автомобилями Кубка «Ладды». Вердикт: кольцевой «Логан» интереснее автотрассовой продукции, по поводу которой в свое время было куда больше нареканий. «Рено» четко откликается на руль, ему хватает тормозов, хорошо сбалансирован в целом. У автомобиля есть перспектива в кольцевых автогонках. Много пилотов пришли в автоспорт из кузовных моноклассов, и «Рено», похоже, может стать одним из них.



Александр Крючков, первый разряд, 20 лет. Спортивный опыт 9 лет: картинг от прокатного до спортивного, тесты серийных и гоночных машин. Водительский стаж 2,5 года. Мечта: мировой «тринг» или «гран туризм». «Допустим, впереди короткий цикл тренировок и только один гоночный уик-энд без каких-либо дальнейших перспектив. В этом случае ради ощущения драйва и скорости выбрал бы «Митдджет» или «Леджэнд». Но если бы появилось дополнительное условие — ехать на результат, предпочел бы «Логан».

«Леджэнд». Плюсы: самый «злой» и, субъективно, самый быстрый в разгоне по прямой. Минусы: тесный cockpit, специфичная управляемость в предельных режимах. «Логан». Плюсы: самый комфортабельный, солидный, хорошо управляется. Минусы: на фоне остальных самый медленный, рабочее место непригодно для низкорослого пилота, в салоне жарко.



Renault Logan. Цена автомобиля 650 000—700 000 руб. Бюджет сезона 600 000—650 000 руб. Стоимость аренды на уик-энд 120 000—150 000 руб. Статус соревнований: Кубок России, класс «Национальный», в рамках серии RTCC.



ВРЕМЯ КРУТА  
**2.06,8**

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель (страна производства)	RENAULT LOGAN (Россия)	LEGENDS (США)	MITJET (Франция)
<b>Кузов</b>	стальной, несущий, с каркасом безопасности	пространственная рама, пластиковые панели	пространственная рама, пластиковые панели
<b>Общие данные</b>			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4247/1740/1534/2630	3150/1500/1200/1850	3400/1400/1160/1850
Масса, кг	980	480	520
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>			
Расположение	спереди поперечно	сзади продольно	сзади продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598	1251	1251
Мощность, л.с.	125-130 при 7000 об/мин	125-130 при 10 500 об/мин	150 при 9500 об/мин
Охлаждение	водяное	воздушное	воздушное
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>			
Тип	переднеприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	М5, синхронизированная	М5, кулиничная с последовательным переключением	М5, кулиничная с последовательным переключением
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>			
Размер шин	185/55R14	205/40R13	205/55R15

Сергей Злобин, мастер спорта, 40 лет. Спортивный опыт 15 лет: тест-пилот команды «Минард F1», участник чемпионата FIA GT, гонки на выносливость «24 часа Ле-Ман», «24 часа Дайтона», международных и российских формульных серий. Водительский стаж 23 года. «Для меня бюджетные моноклассы — лишь игра в автоспорт. Настоящая гоночная машина, а это формула, должна ехать на хороших сликах. Пилот должен чувствовать заци и боковые ускорения. Ни одна из трех машин этого не дает. Тем не менее понимаю выбор Никиты. Для него «Митдджет» — лучшее учебное пособие на пути от картинга в формулу хотя бы потому, что он самый гоночный по идеологии».