

ИНТРИГА

Иной раз тюнинг вовсе не означает сотни добавленных сил, сложные работы с электроникой и глобальный апгрейд кузова. А «в производстве» и даже в конечном результате такой проект иногда принимает совсем непритязательный облик, под которым трудно рассмотреть какую-то подготовку. В общем, корч на сленге. Но ведь спортивные автомобили, пусть даже провинциального уровня, так выглядеть и должны.

Наверное, у Сергея Гранина, в 2006-м покупавшего эту Integra, уже были планы по переводу ее на полный привод. Тем не менее, четыре сезона на ледовом кольце он провел в моноприводном классе. Взял пару первых и пару вторых мест, после чего понял — предел с такой трансмиссией достигнут. А в варианте с 4WD к тому же будет интересно передвигаться по скользким городским улицам. Ежедневное использование также не сбрасывалось со счетов.

Именно поэтому Integra приобреталась в сочетании с 1,6-литровым мотором ZC — с заряженным V18 полный привод устроить очень сложно, по мнению Сергея, даже невозможно. А немолодая хондовская установка с завода соседствовала с 4WD. Надо было лишь подобрать трансмиссионные узлы и имплантировать их в Integra.

Кто-то тут скажет, к чему все эти проблемы? Можно было купить изначально «взрывной» автомобиль. Но Сергей, как и автор, считает, что получение «чемпионского» болида надо выстрадать.

А каким он, собственно, должен быть, этот болид? Мощный мотор в условиях ледяного трека особо не нужен. Достаточно подкорректировать выпуск, поставив, например, тракт от Honda S2000. Доработать выпускные «штаны» и удалить катализатор. Да еще, пожалуй, поставить свечи погорячее. Поднятая примерно на 10% мощность — вполне достаточный результат для того, чтобы двигатель стал немного бодрее.

Другое дело масса автомобиля! Конечно, тонна с небольшим и для купе невеликая величина, но узлы полноприводной трансмиссии тоже кое-что весят. И их у машины, обязанной побеждать, надо хотя бы как-то компенсировать. Поэтому Сергей, не желая глобально резать кузов и превращать Integra во что-то живущее только на ледовом



Боевая судьба Integra сказалась на внешности. Тем не менее, в будущем облик купе позволит ему передвигаться не только по ледовому треку — от масштабной, по живому, перекройки кузова владелец отказался



Здесь появится разве что анатомическое кресло (хотя родное сиденье Integra тоже неплохо держит тело). Остальной «тюнинг» свелся к выкидыванию ненужных салонных аксессуаров вроде лишних «диванов» и «ковров». Есть и облегченные двери с пластиковыми окнами



Под капотом (коробка еще не установлена) нет громких имен из мира тюнинга. Все очень скромно. 120-сильный ZC Сергей взбудрил только другими впуском и выпуском. Такой подход на фоне большинства проектов любителей и логичен. В драге или тем более в дрифте Integra участвовать не будет, а зачем в специфических условиях скользких покрытий турбина, запредельные обороты или мощные системы охлаждения?

кольце, тем не менее, отказался от задней двери со стеклом, заменив ее непрозрачной крышкой, выполненной из стекловолокна. А также обзавелся парой боковых дверей, в которых остались лишь внешние панели, замки и усилители. Даже стекла заменились пластиком.



Иная оптика, обвес Vortex да карбоновое антикрыло — это как бы классика жанра. Крышка багажника, выполненная из стекловолокна, играет не на украшение образа — экономит килограммы, число которых возросло с установкой элементов полного привода

Наверное, лишне говорить о том, что в салоне на гонках будет оставаться единственное кресло. Все для победы!

А вот обвес Vortex, спортивные ковши с пятиточечными ремнями и антикрыло больше напоминают принятые правила в игре под названием тюнинг, чем по-настоящему необходимые вещи. В общем, шелуха, без которой Integra не будет хуже липнуть ко льду поворотов. В то же время, еще нужно было оправдать название, данное автомобилю задолго до инсталляции 4WD — «Интрига».

Есть мнение, что Honda в 90-х годах использовала для создания основной части модельного ряда всего пару базовых платформ — от Civic и Accord. Не будем подвергать сомнению это спорное мнение, однако разница в передне- и полноприводных шасси у фирмы традиционная. С этим Сергей столкнулся, когда изучил на примере донорской Domani конструкцию подвески и попытался сначала хотя бы виртуально перенести все это под днище Integra. Оказалось, что пересадить можно только сайлент-блоки, а все остальное надо нещадно кромсать, чтобы соответствовало посадочным местам.

В печатном виде это занимает несколько строчек. В жизни же — это титанический труд по подгонке продольных рычагов со ступицами, у которых есть приводные валы. По перекройке поперечных нижних и верхних рычагов. Наконец, по устройству редуктора с фирменной Dual Pump System и проведению карданного вала.

Благо, что передняя подвеска не была вытеснена новой механической коробкой с угловым редуктором. Хотя последний все-таки потребовал резать и переправивать поддон картера. А сама МКП заставила переходить с кулисного механизма переключений передач на тросиковый. Ну и валы встали большего диаметром, от той же Domani.

К сожалению, сейчас некоторые узлы сняты — идет процесс окончательной доводки. Поэтому Integra пока интригует. Как это все будет работать — и не на сухом асфальте, и даже не на обработанном реагентами покрытии, а на чистом льду кольца? Давайте подождем хороших морозов и, возможно, подберем этому купе стокowego оппонента. Хотя уже на этом этапе нужно отметить, что функционал в проекте начисто забил сотни декларируемых «лошадей» и десятки брендов тюнинг-комплектующих. Такое бывает не часто.

Максим МАРКИН
Фото автора