

Можно ли было в далеком 1979-м, обладая столь прогрессивным представителем отечественного автопрома, предположить, что четверть века спустя он безжалостно пойдет под нож, а к началу второго десятилетия XXI века превратится в... Ну какие тут уместны аналогии? Сейчас «Москвич-412» эксклюзивен как штучное изделие какого-нибудь НИИ. Впрочем, он был таковым в любом из нескольких своих проявлений.



ЖИЗНЬ ПОД ДАВЛЕНИЕМ

Напомним, что после того, как Илья Змановский примкнул к иркутскому Russian Car Club, его «Москвич» не раз менялся. Точнее, поэтапно эволюционировал (см. статью «Метаморфозы» на www.automarket.su), хотя то, о чем сейчас он бурчит из-под капота, можно назвать не иначе как революцией.

Увеличенный с полутора до 1,8 литра объем УЗАМа, возросшая с 7,2 до 8,4 степень сжатия. Распредвал с высокими кулачками и разрезной для регулировки фаз шестерней. Это-то как раз осталось неизменным, а вот над системой питания Илья поставил не один эксперимент. Сначала пара «жигулевских» «Солексов», на которых двигатель неохотно тянул с низов и тряся в вибрациях. Затем четыре карбюратора от снегохода «Рысь», приятных во всех отношениях. Все это уступило место **распределенному впрыску с дросселями от 4A-GE**, другим электро-механическим составляющим, заимствованным у той же Toyota, ВАЗ-2112 и ЗМЗ-406, и процессору «Январь-Спорт».

Впрыск изначально был лишь промежуточным этапом — для установки на УЗАМ **механического нагнетателя**. И такой прирост на шкиве коленвала — от 1G-GZE. Дополнительную мощность обеспечивал, а как звучал! Однако, отмечает Илья, то ли уже был «на подходе», то ли он не совсем правильно рассчитал диаметр шкивов, возможно, производительность у агрегата оказалась недостаточной. Так или иначе, но после атмосферных «лошадок» под сотню с отличной тягой на низких и средних оборотах УЗАМ не особо-то впечатлил разгоном. Тогда-то автор и пришел к окончательному выводу — только **турбина!** Правда, надо было

решить несколько актуальных задач.

Комплект поршней и шатунов от 2JZ-GE лежал уже давно. Наконец, настала его очередь сменить уфимскую поршневую. С учетом небольшой расточки гильз, проточкой поршней по кругу и их центровкой встал как родной, компенсировав порядка 200 г массы.

Самостоятельно Илья создал из водопроводных отводов равной длины выпускной тракт со сведением 4 в 1, выпуск с алюминиевым ресивером. Установил турбину, обеспечив ее маслом, охлаждающей жидкостью и интеркулером. Перестройки потребовала и электроника. Вдобавок к уже имевшимся пришлось поставить датчик абсолютного давления, температурный и регулятор холостого хода. Процессор «Январь» был сменен на «**Корвет 4.5**». Финалом, как тогда считалось, стала установка более производительных «тюненных» форсунок и бензонасоса (ранее стояли от ЗМЗ-406).

Конечно, при том что многое создавалось и отстраивалось с нуля, ожидать проблем можно было от всего что угодно. Но пришли они с неожиданной стороны — от турбины. Тут Илья, надо отдать ему должное, признает свою ошибку. Говорит, не просчитал маслоподачу со всеми вытекающими отсюда последствиями. Тем не менее, и после доработки турбины продолжали «лететь». Как считает создатель, оттого, что все они были ниссановскими — стандартными от RB20DET или RB25DET. При давлении до бара у них не выдерживала крыльчатка. А вот турбина от EJ20, опять же стоковая, неплохо держит «нагрузку» на 20% больше.

Начиная работать с 2500 об/мин и выходя на тот же бар при

3500 об/мин, турбина вместе с правильно отстроенной системой обеспечивает едва ли не двукратный рост мощности в сравнении с предыдущей конфигурацией. Разумеется, без замеров говорить точно о ней сложно, прикинуть — легко. При снаряженной массе в тонну с небольшим (от обивки автомобиль очищен давно, на драге Илья вешает передние облегченные двери, что при 100 килограммовом балласте в багажнике приводит вес к оригиналу) «Москвич» разгоняется до сотни примерно за 6 с, а 402 метра делает за 14,6 с. Как считает автор, можно говорить о 180-200 силках.

Кстати, тот заезд, к которому Илья шел несколько лет, завершился триумфом — над трехлитровой атмосферной Surга. И пусть кто-то скажет, что невелика победа. По нашему мнению, это веское доказательство того, что по силовой подготовке создатель сделал все как следует. Тем более что выступал он на обычной 175-й «резине», со стандартной 4-ступкой коробкой и только что воткнув в мост свернутую полосу.

Несмотря на то что Илья специально для дрифта перевел ручник на гидропривод (рабочие тормоза пока штатные), а в подвеске спереди изменил кастор переваркой рычагов, заднюю же балку вообще установил на пружинах, именно трансмиссия нуждается в первоочередном «апгрейде». Иначе — в выбросе старых агрегатов и монтаже новых. Так, коробка, рассчитанная на 75 л.с. и 108 Нм (ну или чуть больше в раллийных модификациях) уже вовсю теряет синхронизаторы и заставляет «ловить» передачи. Мост, у которого заваривается дифференциал, в принципе не вариант. Необходимо нечто компактное и с нужным пере-



По турбине были разные варианты, в том числе от 3S-GTE и 4G63. В итоге были выбраны узлы от ниссановских 2,0- и 2,5-литровых «шестерок», но надежным оказался агрегат от субаровского EJ20



По силовой части, впуску, топливной системе и выпуску УЗАМ готов, хотя называть этот двигатель уфимским можно только отчасти. По сути, остались лишь блок, головка (кардинально доработанная), коленвал да часть навесного

даточным отношением главной пары (на драге Илья ставит редуктор 4,22). При этом ни по КП, ни по нему отталкиваться от отечественных агрегатов не хочется. Коробкой видится Aisin W57 или W58 от классических Toyota, мостом — балка от малотоннажных японских грузовиков.

В общем, как отмечает и сам создатель, он только на каком-то этапе большого пути. Не исключено, что до обретения новой трансмиссии и ходовой части что-то изменится и в двигателе. В любом случае этот «Москвич» предстанет перед нами в неожиданном виде.

Максим МАРКИН

Подробнее о кандидатах на участие в «БайкалМоторШоу» на WWW.AUTOMARKET.SU