



ДРАГОВАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Говорят, что драг в Сибири постепенно умирает, а в Красноярске — по сути столице сибирского автоспорта — и вовсе почти сошел на нет: мол, и соревнования стали реже, и участники уже не те... Да нет, участники те еще! И один из них — Константин Окулов — в очередной раз это доказывает.



ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ!

Все началось со старого седана Mitsubishi Galant 1990 года выпуска, который в процессе доработок получил облегченный кузов, наддувный двигатель (вначале с компрессором, а позже с классической турбиной) и полноприводную трансмиссию от модификации VR4. Все это позволило Константину занимать первые места на чемпионатах Сибири в Омске, а в 2008 году получить лучший результат в своем классе (и второй в абсолютном) прохождения 400-метровой дистанции — 11,33 сек. А после победы в БМШ-2009, где Galant предстал с новым мотором, на соревнованиях был достигнут результат в 10,03 сек! Одновременно с этим стало ясно, что из Galant большего вряд ли получится выжать — слишком он большой...

Тогда-то и появилась мысль **оживить двигатель и трансмиссию от Mitsubishi Lancer Evo 3** (а именно она, по сути, лежала в основе драгового Galant) в более легкий и компактный кузов. И не в «родной» ланцеровский, а в еще более привлекательный по своим перспективам кузов трехдверного купе Mitsubishi Mirage 1996 года выпуска, получив таким образом уникальный двухдверный Lancer Evo.

Первоначально все виделось достаточно просто — ведь переборка двигателя и транс-

миссии на другую машину для Константина и его команды уже не было чем-то особенным. Но сложности, конечно, появились. В первую очередь — из-за принципиального различия в компоновке моторного отсека у Galant и Mirage: у первого двигатель стоял слева по ходу движения, а у второго — справа. Поэтому потребовалось изготавливать новые опоры двигателя, одновременно соблюдая правильное расположение приводов относительно ступиц колес и КПП. Вторая сложность была во время имплантации в изначально переднеприводный Mirage новой задней подвески с редуктором. Здесь потребовалось удалить нишу запасного колеса, усилить лонжероны в местах крепления подрамника редуктора, и укорачивать (на 430 мм) карданный вал. Рулевое управление лишилось гидросилителя (а зачем он на машине, созданной для езды по прямой?), а саму рулевую рейку поставили от Nissan AD, которая подошла для Mirage с минимумом переделок.

Затем настал черед кузова. Причем здесь было не только максимальное облегчение и без того нетяжелой двухдверки Mirage, но и, как говорит Константин, создание уникального облика двухдверного Lancer Evo 6. Ради снижения веса двери, крылья, капот и крышка багажника были изготовлены из стеклопластика. Причем все детали делались по матрицам от настоящего Lancer Evo, что потребовало их доработки под особенности кузова Mirage, а задние арки вышли и вовсе эксклюзивными. Стекла (кроме лобового и заднего) также изготовлены из пластика (поликарбоната).



В салоне от «гражданского» интерьера осталась только передняя панель, да и та оштетинилась дополнительными приборами

Отдельного упоминания требует салон. Ради снижения веса машины он также лишился практически всех своих элементов — даже переднюю панель и ту максимально упростили. А вместо стандартных деталей машина получила изготовленный индивидуально приборный щиток, электропроводку, систему пожаротушения, а также гоночное кресло и каркас безопасности от Evo 6.

Последним штрихом в создании образа двухдверного Lancer Evo 6 стала окраска... Впрочем, даже не окраска, а обтяжка кузова специальной цветной пленкой (Oracal 970). Трудно сказать, почему остановились именно на этом варианте — тем более, что у Константина и его команды до этого опыта работы с пленкой, да еще на столь крупных поверхностях, не было. Во время обклейки был испорчен не один метр пленки (особенно при работе с передним бампером). Но в итоге результат понравился настолько, что теперь при выборе «красить или обклеивать» Константин однозначно выбирает пленку.



Уникальный аппарат должен иметь свою «визитную карточку» от своего создателя — в данном случае это металлическая табличка с надписью «Tuned by Monster Service»

Чтобы стать участником БМШ-2010, Константину не хватило буквально двух-трех недель до завершения своего проекта. Но все равно, всего за 6 месяцев был создан автомобиль, способный проходить дистанцию в 402 метра за 10,5 сек. (на 98-м бензине и давлении наддува в 1,8 бара). Причем потенциал машины еще не исчерпан, т.к. в дополнение ко всему здесь смонтирована система подачи закиси азота (тестовые заезды с ней пока не проводились).

На этом, казалось бы, можно было на какое-то время успокоиться и передохнуть но...



Уникальные поршни Waiseco и шатуны Rauter (слева), как и ряд других деталей для нового сердца Mirage Evo, были заказаны в Австралии специально под конфигурацию нового мотора



Удивительно, но узел крепления маховика к коленвалу у 1,5-литрового и 2,0-литрового моторов MMC оказался почти идентичным: потребовалось только заменить болты крепления на усиленные



Причуды моторной архитектуры: блок двигателя от 1,5-литрового 4G91 практически идеально совместился с головкой от редкой 175-сильной модификации 1,6-литрового мотора 4G92 DOHC MIVEC



Для подвесного подшипника левого переднего привода потребовалось изготовить специальный кронштейн-проставку



Вместо классического воздушно-интеркулера Константин придумал и изготовил собственную систему «вода-воздух» с емкостью для льда и принудительной циркуляцией жидкости



Воздухозаборник вместо правой фары достался машине еще с первоначальной конфигурации

ЛУЧШЕ ЕЩЕ МЕНЬШЕ!

Вообще-то потенциал Mitsubishi Lancer Evo позволяет показывать и более высокие результаты, чем достигнутые здесь 10,5 секунд. И это, к сожалению, одна из причин падения интереса к драгу сегодня. И то сказать: основные решения достижения желаемого результата известны, возможности наиболее популярных машин тоже более-менее ясны. Есть ли смысл в дальнейшем накачивании мышц классического 2,0-литрового 4G63?

Вообще-то на 10 секундах потенциал Lancer Evo (тем более с облегченным кузовом и рядом иных доработок) не ограничивается — эта машина способна ехать и быстрее. Но что, если попробовать перевести машину в более низкий класс, где соперники не имеют такого потенциала? А для этого необходимо найти подходящий для достойного тюнинга мотор меньшего рабочего объема...

И такой мотор нашелся: им оказался, как это ни странно прозвучит, простой 1,5-литровый 4G91. Почему именно он? Просто именно у этого мотора диаметры шатунных и коренных шеек коленвала равен таковым у 2,0-литрового 4G63, что обеспечивает необходимый запас прочности. А кроме этого у 4G91 совпадает и количество болтов крепления маховика к коленвалу.

Нашлось и еще одно интересное совпадение: для базового тюнинга 4G91 прекрасно подходит... головка от другого малообъемного мотора Mitsubishi — 1,6-литрового 4G92, который в ограниченной серии DOHC MIVEC без наддува выдавал 175 л.с. Разница в блоках у этих моторов —



Менее объемный мотор и сам по себе смотрится под капотом Mirage Evo компактнее 2,0-литрового агрегата, а здесь еще и компоновка позволила «спрятать» турбину, окончательно скрыв злую сущность этого двигателя

только по диаметру цилиндров, тогда как даже прокладка ГБЦ одинаковая. Воистину, не иначе как двигатели Mitsubishi создавались специально для возможных замен друг с другом!

Из-за редкости 175-сильной версии 4G92 данный мотор смогли приобрести только в неисправном состоянии. Но что значит «неисправный» для настоящего тюнера? Головку отремонтировали, сломанные детали (две шпонки механизма MIVEC и один рокер) заказали в Новой Зеландии. Заменяли колпачки, притерли клапаны (тарелки которых, кстати, оказались титановыми!). А потом приобрели и контрактный мотор 4G91...

Поскольку новый мотор собирался с учетом серьезного силового тюнинга, ряд деталей — в частности, кованые шатуны и поршни, а также усиленные вкладыши коленвала и полукольца заказали в Австралии, где их сделали по индивидуальному заказу. В блоке двигателя 10-миллиметровые болты крепления ГБЦ заменили на усиленные, диаметром 12 мм (с соответствующим увеличением резьбы и направляющих втулок). Ну и, конечно, на заказ была сделана прокладка с увеличенными под новые болты отверстиями. Также выяснилось, что у 1,5-литрового мотора одинаковые с 2,0-литровым двигателем болты крепления коренных крышек коленвала.

Пришло время сборки «второго этажа» нового двигателя — головки. Здесь особых

сложностей и вовсе не возникло: даже крышка ремня ГРМ с небольшими переделками подошла от 1,5-литрового мотора. А еще увеличили каналы вентиляции картера в клапанной крышке, и на этом проблемы со сборкой нового мотора по сути были решены.

Проблем со сращиванием мотора с трансмиссией от Evo 3 также не возникло: потребовалось только изготовить дополнительный кронштейн крепления подвесного подшипника левого привода.

Все остальные работы по доводке нового двигателя до нужной конфигурации проводились уже на машине. В частности, был изготовлен выпускной коллектор под турбину GReddy T67. А еще Константин не без гордости продемонстрировал собственное ноу-хау: вместо классического воздушного интеркулера здесь стоит собственная система охлаждения впуска «вода-воздух», с емкостью для льда и принудительной циркуляцией жидкости.

Но на этом подготовка нового драгового болида, конечно, не заканчивается: ведь даже в получившейся конфигурации машина требует тщательной настройки. Хотя и без нее в начале мая зеленый Mirage Evo уже показал результат в 12,4 секунды. Надо думать, что после всех доработок и настроек машина сбросит с этого результата по меньшей мере секунду, а может, поедет и того быстрее...

Алексей СТЕПАНОВ

