



# МАФИЯ БЕССМЕРТНА

Если бы первому хозяину этого шедевра сказали, что эта машина будет дрifтовать, получили бы в ответ выразительный жест пальцем у виска. Однако в мае 2011 года около 10 000 зрителей видели художественное рисование пируэтов этой лютой «Копейкой» на трассе «ОМНИ ДРИФТ Битвы 2011. Весна». Впереди мощный кулер, не уместившийся под капот, колоритные швы от сварки по кузову, в салоне — мощный каркас, нереальный рев выведенного вперед и вбок выхлопа... Владелец и главный механик проекта характеризуют ее поведение коротко и емко — «Валит!». Не могу не согласиться: 13 секунд до 200 км/ч сложно назвать кан-то по-другому.

Этот франкенштейно-подобный шедевр был выпущен в самом начале 1970-х годов. Говорят, первые «Копейки» были частично итальянскими — соби- рались на русском конвейере с использованием многих зап- частей от их прямого «роди- теля» Fiat-124. Жаль, это все- го лишь легенда, и «итальян- ских «копеек» не было никог- да. Но перед нами автомобиль, судьба которого явно отлича- ется от тысяч других, «расти- ражированных» в Советском Союзе — он прожил почти 40 лет, и в итоге которых по- лучил горячий 3S-GTE под капот и дрifтовую площад- ку под колеса. Машина с ита-

льянской несгибаемой душой, японской начинкой и клас- сическим, основательно по- дернутым ржавчиной «сла- вянским» обликом. Франкен- штейн в металле.

Удивительно, но длинно- го рассказа о мучениях при «свапе» японской начин- ки в русский кузов не будет.

**Реализация проекта «от и до» заняла около 25 дней** (иногда ночей), по истече- нии которых автомобиль, еще не совершенный, но гото- вый к бою, выехал на дебют- ные соревнования. Машину закатали в гараж полностью «пустой», имея только задний мост для удобства при «кан- товании», и с этого момен- та у главного механика проек-



та, ставшего также его рука- ми и мозговым центром, Александра Некрасова завя- зались тесные и теплые отно- шения с «болгаркой». **Кузов перекроен практически пол- ностью:** ни проектировщики Fiat, ни работники АвтоВАЗа возможность «свапа» 3S-GTE в подкапотку своей «Копейки» почему-то не предусмотрели. Мотор выбирали сознательно и очень щепетильно, тойотов-

скую «зажигалку» предпочли многим классическим вари- антам, среди которых были и SR, и RB, и другие леген- ды дрifта, во многом бла- годаря легкости этого мото- ра при дальнейшей форсиро- вке, его доступности и ремо- нтопригодности.

«Болгарочно»-сварочные работы из подкапотного про- странства плавно перешли в салон, где при сращива-



Горловина топливного бака вынесена наружу — на заднюю правую стойку кузова. Такое решение стало оптимальным при компоновке элементов топливной системы в задней части автомобиля



Минувшим летом владелец этого шедевра Евгений Лосев опробовал свое детище и на Чемпионате Иркутской области по дрифт-рейсингу — вне зачета, для удовлетворения собственного любопытства. Даже ненастроенная и с огрызками резины после дрифт-тренировок на дисках машина показала неплохой результат



Подвеска автомобиля — одно из многочисленных нестандартных решений в этом уникальном проекте — донорами стали Impreza и Legacy B4. Для успешного размещения задней части ходовой кузов пришлось расширить на 15 см с каждой стороны



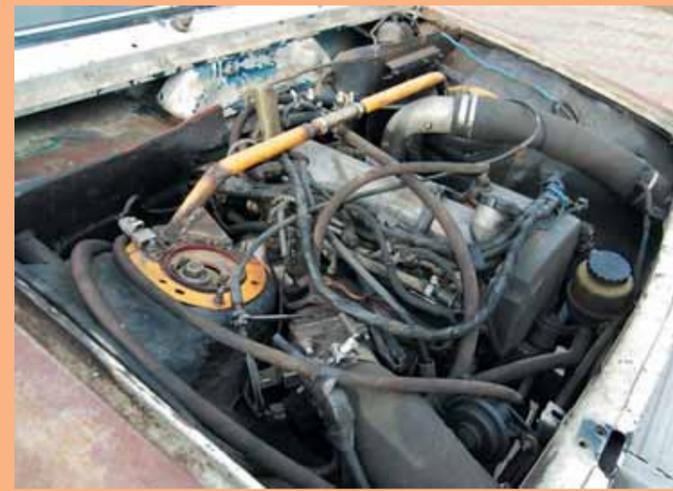
Аскетично. Спартакски. Зато все уместилось. С электрикой при свапе особо не заморачивались — все «замкнуто» напрямую. Процесс заводки напоминает запуск самолета — пробегая по многочисленным тумблерам, нажатие на «классическую» красную кнопку, и пространство вокруг содрогается от сочного звука выхлопа 3S-GTE



Живописные сварочные «шрамы» по всему кузову — последствия многочисленных «жертв» свапа. Вкупе с налетом ржавчины и голого металла они дают машине неповторимую «боевую» харизму



Не у всякой «Копейки» под капотом встречается такую надпись



Кольбель для 3S-GTE получилась очень тесной. Впереди решение главной проблемы — с рулевой рейкой, и мафия (Итальянская?.. Японская?.. Русская?..) будет готова к «бою»



«Все началось с любви к Жигулям. Сколько себя помню, как бы ни складывалась жизнь, на каких бы машинах мне не доводилось ездить, но в гараже у меня всегда стояли Жигули» — так началась наша беседа с владельцем и пилотом этого уникального автомобиля Евгением Лосевым и главным механиком проекта Александром Некрасовым. И это правда: Евгений участвовал уже не в одной Дрифт-Битве и всегда за рулем продукции АвтоВАЗа. Впереди у «Копейки» — насыщенное дрифтовое будущее, которое должно наступить уже ближайшим летом, со стартом горячего дрифт-сезона

нии мотора с **трансмиссией от легендарной AE-86**, пришлось переключить пол. Кстати, рабочие характеристики трансмиссии от «богини дрифта» тоже предпочли многим альтернативным вариантам — устроили и передаточные числа, и ходы рычага КПП, и читаемость включения передач.

**Подвеска у «Копейки»** (к изумлению многих) **от Subaru**: спереди донором стала Impreza, отдавшая «классике» всю переднюю ходовку вместе с регулируемыми по высоте стойками Tein, сзади использованы компоненты от B4. Поначалу реализацией проекта главной проблемой стало размещение именно передней балки. Чтобы упаковать все содержимое подкапотки в ограниченном пространстве копеечного передка, ее пришлось перерезать и переваривать. Для успешного размещения подвески спереди пришлось переключить помимо прочего «стаканы» крепле-

ний стоек, крепления рычагов, сзади же после «свапа» субаровской подвески **кузов стал шире на 30 см (!)** — пришлось немного нарастить родные крылья.

Сказать, что отечественная «классика» мала для японского «фарша» — ничего не сказать. Интеркулер вынесен вперед, за пределы кузова. Радиатор так и не уместился под капотом и был перенесен в багажное отделение, где для его качественно контакта с воздухом в кузове было прорезано отверстие. В салоне автомобиля свободного пространства осталось, по сути, всего для двоих — сзади размещается еще и топливный бак, который пришлось перенести из штатного места. Горловина бака вынесена наружу — на заднюю правую стойку машины.

**В** многострадальную кабину кузова, на долю которого теперь будут выпадать нагрузки раз в ... надать превышающие все тяготы эксплуата-

ции за его долгую жизнь, намертво вварен мощный внушительный каркас безопасности, выполненный из «30-й» трубы.

Тормозная система обязана своей отточенной работой четырем тормозным дискам с 2-поршневыми механизмами все от того же Subaru B4.

Наряду с производительным и очень громким выпуском модернизирован и впуск, который был изготовлен из валавшей тут же в гараже выпускной системы. Редуктор заблокирован. Разумеется, классическим способом, именуемым в народе «заварка».

Связь между водителем и машиной обеспечивает рулевая колонка от Toyota Altezza. На данный момент система рулевого управления — единственное слабое звено в автомобиле, которое требует срочной доработки: из-за проблем с компоновкой всех агрегатов под капотом пока не удается подключить гидроусилитель руля. При организации эргономики води-

тельского места вообще пришлось довольно сильно попотеть — габариты пилота заставили долго искать, а потом имплантировать pedalный узел, чтобы он соответствовал нескромному размеру ноги. В качестве оно в итоге использовалось «комплект» от Toyota Hiace.

Сцепление пока осталось органическим, а привода самыми обычными, стоковыми, позаимствованными все у того же Subaru B4. И в этом тоже есть логика механики: две пары приводов за несколько выездов из гаража «Франкенштейн» уже отправил на помойку, загнув их в «бараний рог», но авторы решили, что пусть лучше «рвет» привода, чем коробку. Тем более что в перспективе, если того потребует ситуация, привода возможно заменить на усиленные.

«Копейка» вообще на данный момент представляет собой, по сути, сток — в установленных узлах и агрегатах еще не похорошен длинный список запча-

стей под россыпью имен знаменитых тюнинг-фирм. Все это в ближайших планах — и злой выворот колес, и усиление подвески, и некоторая прибавка в жесткости, да и строкерки с раздувкой мотора теоретически обсуждаются в гаражных кулуарах. Но пока инстинкт

самосохранения не дает в полный рост насытиться даже тем, что есть в этом стоке — разгон до 200 км/ч приблизительно за 13 секунд, **максимальная скорость, до которой хватило смелости «раскоцегарить» машину — 270 км/ч.** Больше просто никто не пытался. Но



это не значит, что больше она не может... Заряженная версия 3S везет по расчетам создателей приблизительно тонну веса автомобиля — порох в пороховницах еще может быть.

**Ч**то примечательно — **все это, собранное из разномастных, абсолютно несочетающихся «ингредиентов»**, которые многим даже в голову не придет сочетать друг с другом, не говоря уж о том, чтобы делать это под «соусом» кузова BA3-2101, **абсолютно работоспособно, отточено, продумано до мельчайших деталей** таким образом, что может не просто быстро ездить, но и также быстро ремонтироваться. Нет ничего приваренного намертво: любую деталь всегда можно снять и поставить обратно. В ближайшее время «Копейку» ждет новая волна пере-

мен: долгая зима даст время для окончательной подготовки машины к насыщенному дрифт-сезону 2012 года и исправления оставшихся недочетов — проблем с рулевой, с отсутствием выворота, излишней мягкостью и прочими мелочами жизни.

А еще для «Фрэнка» приготовлена «пластика» — харизматичная ржавчина с грубыми шрамами от сварки, которая сейчас воспринимается едва ли не как визитная карточка машины, уступит место свежей краске и лаку: «Копейку» планируется вывести максимально близко к идеально-заводскому состоянию, сделав из нее «волка в овечьей шкуре». БМШ-2012 и дрифтовые трассы нового сезона должны встретить эту темпераментную «итальянку» уже в новом облике.

Наталья НОВИКОВА

ФОТОГАЛЕРЕЯ И ОБСУЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ  
НА WWW.AUTOMARKET.SU