

# ЖЕЛЕЗНАЯ ЛЕДИ

На обочине объездной аэропорта стояла мечта из юности. Только лучше — одетая в роскошный Vortex, на 18-х Work'ax, с тусклым блеском на банках Autobahn88 из-под заднего бампера и многообещающим глухим рокотом мотора на холостых. Сколько лет прошло с тех времен... Мечты менялись, довелось познакомиться с самыми разными машинами (и GT, и не очень), но вот с GTO судьба так ни разу и не свела. Наверное поэтому, садясь в салон, закрывая за собой тяжелую дверь этого купе было как-то особенно трепетно. Как утверждают энергетики, мечты сбываются.

Глухое бормотание 3-х литрового V-образника перешло на повышенные тона, выскакиваем на объездную, газ, обороты вверх, колеса буквально рвут из-под себя дорогу, и машина тут же норовит встать боком! Запомнилось именно это — когда мощь и возможности превзошли над всем остальным. Хотя, нет — еще было чувство замирания всего внутри при включении в работу турбин, когда в сиденье начало вжимать, и стрелки на приборах пропа-

дали за рулевым колесом из поля зрения пассажира. Тяга в самой что ни на есть рабочей зоне оборотов у этой GTO образцово-показательная, ровная.

GTO и в стоке должна быть неплоха — twin-турбовый V6 о 3 литрах с 6-ступенчатой механической КП Getrag и на полном приводе с завода выдает 280 л.с. Нашей же героине «досталось» еще и сверху. Блок мотора с завода чугунный и оставляет колоссальный потенциал для «разгона» без нужды усиливать ЦПГ — эту часть оставили оригинальной. А вот с головкой поработали основательно: впускные и выпускные каналы отшлифовали и отполировали, после чего диаметр выпускных окон был увеличен с 38 мм до 51 мм.

Родные турбины были заменены на INI VF-41.



Под капотом буквально ни сантиметра свободного пространства, все пущено в угоду качеству размещения пайпинга. До блока предохранителей, например, теперь лучше добираться из смотровой ямы, аккумулятора здесь больше нет, равно как и бачка омывателя

Контроль за их «раскручиваемостью» обеспечивают 38-миллиметровые внешние вестгейты Tial, специально под которые из нержавеющей жаропрочной

стали были изготовлены оптимальные по геометрии выпускные коллекторы. Сами гейты имеют выход в атмосферу, сделанный на основе специаль-



6-ступенчатый Getrag Алексею пришлось «откапиталить» после беспощадного ремонта (герметиком!) его в СТО еще при предыдущем владельце. Замена КП на новую не рассматривалась — бюджет такого «свапа» обошелся бы едва ли не в пятую часть стоимости самой машины. Поэтому были заказаны необходимые запчасти, и коробку восстановили. Изготовив заодно короткоходную кулису переключения передач, а также вживив в трансмиссию LSD Cusco 1,5 way. Главная пара теперь 3,545



INI VF-41. Субаровские агрегаты, которые встали на 6G72 взамен родных турбин. Пока Алексей «привыкает» к давлению в 0,9...



ной гофрированной трубы, оказавшейся настоящим кладом при организации скримпайпа в вопиющей тесноте подкапотного пространства.

**Н**о более всего дефицит квадратных сантиметров в моторном отсеке сказался при организации пайпинга. Так, например, от турбин он сделан цельным и абсолютно равнодушным до интеркулера. Чтобы реализовать такую схему и упаковать все остальные патрубки, на жертвенный алтарь пришлось возложить всю систему ABS, кондиционер вместе с вентилятором и бачок омывателя — вместо него теперь на «два фронта» работает задний, расположенный в багажном отделении. На пути пайпинга оказался также блок предохранителей (его место дислокации пришлось поменять и убрать в нижнюю левую часть моторного отсека), вместо аккумулятора теперь стоит расширительный бачок, а сама «батарея» размещена в багажнике.

Помимо этого для GTO из нержавеющей отводов были изготовлены 2,5-дюймовые даунпайпы, облаченные дополнительно в термоленту.

3-дюймовый впускной тракт с внушительным интеркулером венчается 100-миллиметровым АЕМ'овским фильтром. Перед дросселем в систему интегрирован байпасный клапан Tial.

Под стать возможностям впуска и топливная система, в которую вошли 3 бензонасоса общей производительностью 900 л/час. Подача и обратка (кстати, 2 в 1) в топливной GTO имеют увеличенное



*Алексею Грошеву GTO досталась с весьма потрепанным жизнью 3,5-дюймовым титановым выхлопом — изрядно помятым, побитым и провисающим над землей. Эту конструкцию новый владелец удалил, установив взамен новый 3-дюймовый тракт с логическим завершением в виде резонатора Fox и двух «банок» Autobahn88*

сечение, питание в обе рейки организовано по параллельному принципу. Взамен штатных форсунок были установлены «коллеги» от EVO производительностью 540 сс, а завершил «экспозицию» регулятор давления топлива Sard.

И поверх всего этого в подкапотном пространстве растягивается «паутина» разминусовки HKS. Тесно — не то слово. Горячо — словами не передать. От исходящего из-под капота жара дубеют щетки дворников на лобовом стекле. Да и ноги в салоне после поездки непременно обдаёт теплом. Резать капот автор проекта не хочет осознанно — из чисто эстетических пристрастий. Как альтернатива рассматриваются специальные проставки, приподнимающие капот у основания лобового стекла — для отвода тепла через полученное отверстие.

**А** теперь, собственно, о «железной леди». Разумеется, владелец этой GTO не ограничился «фаршировкой» моторного отсека: доработки коснулись и подвески, и

трансмиссии. Изначально, на заре реализации этот проект задумывался как кольцевой: GTO должна была выйти на трассу «Красного кольца» в серию Time Attack. Но со временем приоритеты поменялись. И немало тому способствовал норовистый характер роскошного купе — в тюнинг-бугу давно сложилось мнение, что MMC GTO не подходит в качестве базы для постройки каких-либо серьезных и результативных проектов. Проще говоря, «не едет». На все деньги, по крайней мере.

И наша «Железная леди» в один прекрасный момент отказалась идти на дальнейшие компромиссы: масса автомобиля осталась краеугольным неподъемным камнем, а с завода это без малого около 1700 кг (!). Как ни бейся, а приблизить вес автомобиля хотя бы к тонне практически невозможно: салон не даст того облегчения, которое нужно, а замена стекол и самых тяжелых элементов кузова (дверей, например) на пластик приведет к необходимости ставить каркас, который своим собственным весом сведет все

старания к нулю. От «лишнего веса» «растут ноги» и у далекой от кольцевого идеала управляемости — машина немного развалиста при активной рулежке, радиус разворота не самый скромный. Хотя подвеска имеет весьма характерный GT-шный характер — очень информативная, достаточно жесткая и крепко держащаяся за дорогу и без винтовых Tein'ов или 80-го полиуретана, как в нашем случае...

В этой попытке укротить строптивую последняя осталась победителем, и из разряда потенциального кольцевого болида перешла в статус машины выходного дня. И оказалась прекрасна — со страстным характером, динамичная, нереально мощная и быстрая, легко оставляющая позади «коллег» по трассе, чьи силуэты стремительно тают в отражении боковых зеркал, оставляя там лишь кусочек точеного соблазнительного изгиба задних крыльев. Она способна насытить этот «выходной» таким количеством адреналина и эндорфинов, которым вряд ли удастся пресытиться скоро. И самое главное — в нее вложена огромная человеческая душа, и потому эта «Леди» никогда не будет похожа на других.

Вообще, Википедия гласит, что «Железная леди» — прозвище, которое используется в отношении женщин, (...) характеризующихся непреклонным характером, жестким стилем руководства, не желающих идти на компромиссы». О, да! Это все про нее.

**Наталья НОВИКОВА**



*Вестгейты у GTO установлены внешние от Tial с пружинами на 1 бар*



*Все элементы подвески заменены: новые изготовлены из твердокаменного 80-го полиуретана. Из этого же материала и подушки двигателя. А вот сайлентблоки заднего моста в этой GTO и вовсе стальные*



*Один из решающих штрихов в образ GTO вносят 18-дюймовые диски от Work. Тормозные колодки, кстати, использованы Endless*