



В конце двух прямиков Evo разгоняется до 130 км/ч — и это несмотря на атмосферно-крутильный характер двигателя. Отдача начинается с 3500 об/мин и длится вплоть до 8,5 тысяч

ТОНКАЯ ЗАТОЧКА

Можно ли проводить аналогии между подготовкой автомобилей и холодным оружием? Ведь иной раз какой-нибудь тюнинг-проект больше напоминает парадную «бижутерию» — внешне эффектную, но в бою бесполезную. Другой с виду неказистый болид — реальный боевой инструмент. В общем, кто-то, используя именитые и дорогие комплектующие, катает девочек. А кто-то борется за доли секунд.

Если дальше продолжать этот ассоциативный ряд, то Lancer Evo V Степана Подрядчикова способен и «рубить», и «колоть», причем на достаточно профессиональном уровне. И хотя еще при покупке Evolution были отвергнуты все сомнения в том, в какой дисциплине будет вы-

ступать автомобиль (асфальт Red Ring'a), хозяин и создатель не отказал себе в удовольствии попробовать машину в скольжениях.

Пропустим тут эпопею с покупкой и последовавшим за ней капитальным ремонтом двигателя и восстановлением коробки. Скажем лишь,

что сейчас у Evo новый блок и как залог здоровья при большой мощности — кованый вал и поршневая. А в коробке — новые шестерни и синхронизаторы. Гораздо интересней настройка всего механизма, что под «Красное кольцо», что под ледовое.

И в той, и в другой есть общее место. Степан готовил 4G63 под высокие обороты. При соответствующей доработке «головки» (штатных деталей фактически нет) появились и распредвалы Tomei, обеспечивающие подъем кла-

панов на 13 мм вместо стоковых 9 мм. Холостой ход — 1200 об/мин, максимум на 9 тысячах, а рабочая зона турбонадува... Первый турбокилт Greddy с легкими крыльчатками начинал «дышать» с 3500 об/мин. Увы, обеспечиваемой им мощности (в районе 400 сил) не хватало. Класс GT4, под который Степан строил Lancer, безлимитный. Основные соперники в нем оказались на Seat, ранее гонявшихся в европейских кубках. Техника более чем серьезная, да к тому же



Датчики, контроллеры, дополнительные приборы — все как обычно. Возможно, появится телеметрия. Приятно, что в Сибири подготовка автомобилей выходит на профессиональный уровень



Из «гражданских» вещей осталась только передняя панель да обивка дверей. Все остальное удалено — боевой аппарат! Аккумулятор перенесен в багажник. Вместе с распорками жесткость подвески увеличивают стабилизаторы поперечной устойчивости Cusco с большим сечением прутка



Внешность для спортивного болида, согласитесь, не важна. Однако, вероятно (в том числе ради облегчения), появятся крылья, расширители и бамперы из карбона



Каркас (естественно, омологированный) Степан изготавливал в своем «ателье» PowerTech – цельнотянутые трубы и трубогиб плюс рафовские стандарты



Рычаг коробки перенесен выше – в любых видах автомобильного спорта скорость переключения передач – важный элемент. К предстоящему сезону появится кулачковая коробка. Но трансмиссионные технологии в красноярском классе GT4 уже шагнули дальше – те же Seat'ы имеют «роботы» с переключением на руле



по соотношению массы и мощности более энерговооруженная.

Поэтому перед следующим сезоном будет установлен кит AMS, на котором **расчетная мощность возрастет до 580 л.с.** А то, что работать он будет с 4,5 тысяч – не проблема. Трансмиссия также претерпит изменения. Хотя бы потому, что именно она при полном приводе в асфальтовой среде требует куда более значительного переосмысления и настройки.

Нужно здесь сказать, что Evolution по трансмиссии достался в не совсем понятной конфигурации. То, что сзади был АУС – это ясно. Он сразу уступил место **обычному дифференциалу от спортивной версии RS** – при расчетной мощности под 600 сил это единственное решение. Однако, во-первых,

Мощность, крутильность – видимые результаты подготовки. А сколько нюансов за ними скрыто! Особенность класса GT4 в отличие от, скажем, Time Attack, длительность заездов – по 20-25 кругов. Надежность в этом случае играет решающую роль. Как ее достичь? Например, поддержанием оптимальной температуры. Так, Степан использовал более крупный маслорадиатор и шланги большего сечения, к тому же кулер из-за крыла перенесен за решетку радиатора. Пришлось поработать и с системой охлаждения – весь заезд выдерживает



Две среды применения – два турбо-кита. Коллекторы к ним прокладывались так, чтобы максимально сократить расстояние от места забора воздуха до турбины



Evolution достался не только с убитым мотором, и после аварии – по мере постройки Степан находил в нем тюнинг-комплектующие. Например, передний и межосевой дифференциал блокируются, причем достаточно жестко. Задний дифференциал, поставленный вместо «подруливающего» АУС, также достался с «самоблоком». Как известно, на льду «крулит» именно трансмиссия – мощность мотора второстепенна



Время резинового hand made проходит. Здесь мы видим профессиональные раллийные шины Michelin. Кстати, блокируемый «центр» на асфальте здорово перегревал и изнашивал слики



Вместе с колодками Endless появились армированные шланги и диски этой же марки



Выключатель массы для спортивного автомобиля также обязательный атрибут



Расширение колеи пока в планах. Нужны оригинальные рычаги...



С низкой эффективностью задних тормозов пришлось бороться, в том числе установкой регулятора тормозных усилий. А вообще, что бывает редко в местном тюнинге, тормозная система претерпела более чем глобальные изменения

он был куплен уже с жестким «самоблоком» (от кольцевого Evo) А, во-вторых, и передний дифференциал, и центральный, как оказалось, также имеют жесткие блокировки. Ладно, «перед», но с «подкусывающим» «центром» Lancer на асфальте практически неуправляем. В поворотах вываливается наружу, и те же Seat'y легко обходят по внутреннему радиусу. По уму надо «распустить» блокировку «межосевика» или вообще от нее отказаться, чем



Степан и займется. Попутно появится кулачковая коробка с отношениями покороче — с «включающейся» сравнительно поздно турбиной это необходимо.

А вот с тормозами уже все в порядке. Правда, работа над ними была не менее сложная, чем по двигателю. Например, пришлось удалить ABS. Вместе с этим изменить контуры — с

В общем, первый сезон на кольце с двумя «поулами», парой подиумов и четвертым итоговым местом дал массу поводов для размышлений. Кратко же все предстоящие работы можно охарактеризовать в двух словах — мощностные и поворачиваемость.

А что ледовые гонки? С ними как раз-таки все просто. Кита Greedy и 320 сил (при давлении 1,6 бара) вполне хватает, чтобы прохватить по двум прямым и на второй передаче проскользнуть в поворо-

тах. «Теплолюбивые» Tein в этом случае меняются на однотрубники Bilstein, сравнительно мягкие на буграх наледей. А трансмиссия, в «сложной» для асфальта конфигурации, как нельзя лучше подходит к ледовой среде. Вхождение «плугом» со сломом в занос — что еще нужно на скользких покрытиях? Как подтверждение, победы на этапах. Остается лишь добиться того же на Red Ring'e.

Максим МАРКИН
Фото автора

ДРУГИЕ АВТОМОБИЛИ-КАНДИДАТЫ НА УЧАСТИЕ В БМШ-2012
— НА AUTOMARKET.SU



Вне гонок Evo передвигается только так. Правильный подход, встречающийся, увы, редко

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ БМШ-2012:

АГАТ-АВТО
АВТОМОБИЛИ • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

Реклама. ООО «Агат-Авто»



Реклама. ООО «ИнтерАвто»



Реклама. ООО «Медиа-Сервис»



Реклама. ООО РА «Медиа ХИТ»