

Что делать, если душа порой просит езды боком, а в гараже есть только один, уже дважды свапнутый, идеально настроенный под себя, мощный автомобиль, и он — вот незадача — не что иное, как насквозь переднеприводная Honda Civic? Да все же элементарно — его просто нужно поставить на задний привод! Шаблоны сорваны, культурный шок испытан — перед нами, живее всех живых, уникальный в масштабах страны дрефт-кар — Honda Civic RWD Drift project иркутянина Владислава КИРЕЕВА.

Вообще-то с завода этот Civic предполагался как заурядная «механическая» 1,5-литровая хондовская работяга. Собственно, таковым он и был первые полтора года в руках Владислава Киреева, которого скоро судьба свела с суровыми иркутскими тюнерами... С тех пор «Сивик» дважды пережил «трансплантацию» мотора с ростом «сердца» по литражу и мощности. Результатом последнего свапа стал один из мощнейших хондовских J32A — 260-сильный V-образник о шести цилиндрах с легендарным хондовским VTEC и сумасшедшими 320 Нм крутящего момента. Изначально «автоматный» блок «Хонды» срастили с МКПП от Celica («родная» механика к такому мотору большая и очень дорогая редкость, а трансмиссия от Celica помимо прочих преимуществ решала еще и ряд проблем со стартером). Мотору слегка добавили резвости классическим тюнинг-набором, и какое-то время наслаждались мощностью, тягой и постоянным буксом. Буксом, буксом, буксом... Его оказалось настолько много, что Владислав решил пустить его в нужное русло — точнее, в занос! И сразу после принятия такого смелого решения в боксах иркутского тюнинг-ателье Powertech, на территории и при «инструментальной» поддержке которого Владислав и корчит свой Civic, закипела работа...

При переводе «Сивки» на новый тип трансмиссии выбор КП пал на тойтовскую W58 от Mark II. Почему совершенно нелогичная на первый взгляд Toyota (ведь, казалось бы, есть, где разгуляться в «дрифт-вом» модельном ряду Nissan)? Во-первых, колокол на W58 снимается с корпуса КПП, что было одним из непереносимых условий при работе. И тут, внимание — вопрос: каким образом исконно

поперечно расположенный мотор будет сращен с коробкой от машины с продольным расположением двигателя?! Владислав пошел по пути гениального (в сердцах инженеров и работников Honda в тот момент должно было ёкнуть) — он развернул двигатель! Вместе с развернутым мотором добрая половина подкапотного содержимого тоже сменила местоположение: был развернут и переехал на другую сторону весь впускной коллектор, сменил прописку термостат, систему охлаждения пришлось кардинально перекроить посредством аргоновой сварки и такой-то матери...

Коробка подружилась с мотором уже изведанным путем сращения колоколов: к «отрезку» колокола от Celica был «привит» колокол от «марковской» W58 — таким образом крепление стартера осталось на «отрезке» от «Селики», и ломать голову над этим уже не пришлось. Кстати, сам стартер теперь снимается через салон, не требуя демонтажа мотора.

Все остальное в части трансмиссии и подвески было возложено на жертвенный алтарь в пользу агрегатов от королевы дрефта — Nissan Silvia (в этот момент ёкнуть должно было и в сердцах «ниссановских» инженеров...). Кардан в Civic'e теперь стоит гибридный: сращенный на иркутском заводе карданных валов из двух — от Mark II и Silvia. С дифференциалом особо не церемонились — пока суть да дело, заварили наглухо.

При внедрении подвески от 13-й Silvia снова пришлось от души «покорчевать», приложив огромную толику терпения и расчетов: заново изготовлено крепление подрамника передней подвески, задний подрамник вовсе не желал помещаться в тесное хондовское пространство, из-за чего лонжероны пришлось частично выпи-



# РАЗВОРОТ



Под капотом многое найдется совсем не в тех местах, где ему положено быть. Как собственно, и само положение мотора: продольный J32A — такое встретишь не каждый день...

лить (как и львиную часть пола сзади). Сам подрамник был вварен в кузов — теперь он выполняет функции несущего элемента. Дефицит места в задней части Civic'a с каждым новым установленным узлом приобретал все более катастрофические масштабы. В итоге пришлось пожертвовать родным бензобаком в пользу компактного девайса от снегохода «Буран».

Примерка передней «Сливовской» подвески показала, что итог получается слишком узким — колеса задевают лонжероны. Проблему решили перенесением опор передних стоек. Следом на 5 см удлиннили нижние

рычаги и рулевые тяги. Стойки Civic'у обеспечили, разумеется, «взрослые» — регулируемые по всем параметрам Cusco, колеса сам придали «злой» развал, а для качественного выворота в переднюю подвеску подготовили еще и переваренные поворотные кулаки от Cefiro A31 (осенью их проверил в активном бою своим Cefiro Марат Дец).

От S13-й Civic'у достались и 4-поршневые тормоза, которые дополнил самостоятельно сконструированный и внедренный гидроручник...

На новых, совершенно диких слуху спеках машина впервые завелась еще 5 февраля. Сейчас она полностью в строю едущих боком повергает в культурный шок соседей по транспортному потоку. Это, уникальный проект, не знающий аналогов в стране (по крайней мере, нам подобных заднеприводных Honda Civic с V6 под капотом не встречалось...).

Поставлена ли в этом проекте заключительная точка?.. Возможно, что и так. Однако, зимы у нас затяжные, а человечество давно научилось приделывать к «Хондам» турбины.



Все внедренные в начинку инженерные решения отполированы содержимым кокпита: сиденья от S2000, руль Nardi, каркас безопасности Cusco, ремни Takata и тахометр — ничего лишнего



Полная фотосессия — НА AUTOMARKET.SU



Под новую трансмиссию пришлось менять и центральный тоннель в полу: родной был вырезан, а на его место встал аналог от Nissan Cefiro A31 — как будто здесь всю жизнь и стоял. Доработке сваркой подверглась и ручка КПП — при установке коробки оказалось, что она располагается слишком близко к центральной консоли

Все заднеприводные трансмиссионные элементы вкупе с ниссановской подвеской вынудили пожертвовать родным топливным баком в пользу более компактного аналога от снегохода «Буран» — с предельно вваренными в него отверстиями для бензонасоса и датчика уровня топлива, вырезанными из родной емкости



А вот и итог — развернутый J32A в сборе с W58



Родная печка Civic'a после свапа не подошла — для нее был изготовлен новый корпус с радиатором, воздуховоды Владислав развел нейлоновой армированной гофрой

Двигатель с КПП Владислав срастил при помощи сварки колоколов от Toyota Celica и Mark II: таким образом, стартер остался на месте, заморочки с маховиком и сцеплением отпали сами собой, а машина получила таки вожделенный задний привод



Новое крепление подрамника передней подвески



Задний подрамник теперь и вовсе выполняет роль несущего элемента кузова — для его «упаковки» лонжероны пришлось немного порезать, а сам подрамник жестко вварить в кузов



Опоры передних стоек перенесли из-за задевающих лонжероны колес...



Вслед за этим на 5 см пришлось удлинить рычаги и рулевые тяги

