

«Бу-бу-бу-бу»... Ни с чем несравнимый оппозитный бас наполнял собой воздух тихих аллей острова Юность. Дрогнули упавшие листья под горячим дыханием 3-дюймового HKS Hi Power, и на белоснежном боку одного из красивейших автомобилей в истории Subaru уютно устроились последние горячие солнечные лучи этой осени. И в буйстве красок Impreza была прекрасна — ровно так же, как и на прямике в четверть мили, где все 400 сил под ее капотом получают вольную, отрываясь на полную катушку — с выходом из 12 секунд и триумфальными пьедесталами. Знакомьтесь — Subaru Impreza GC8 Type R Андрея Просекина, больше известная как «Белоснежка».

Первое, что сделала эта GC, попав в судьбу Андрея — беспощадно «подсадила» своего владельца на «турбу». Хотя и была она стоковой до неприличия, однако и родной турбины хватило с головой, чтобы надежно забыть о существовании атмосферных моторов. «Я постоянно боялся подцепить эту турбозару, потому что много раз слышал, что потом слезть с этого очень тяжело. — рассказывает Андрей, — прекрасно сейчас понимаю — почему. И почему это настолько тяжело». А ведь Impreza просто показала свои прелести в затяжных обгонах по трассе... Не взглянуть на эти прелести на дистанции в четверть мили было невозможно — «Импрезу» так или иначе ждал «дрэг-стрип» объездной иркутского аэропорта. И уже там знаменитая турбобольница ударила в кровь — стоковых настроек стало катастрофически не хватать, а сердце с каж-

дым разом просило еще и еще увеличить дозу адреналина. Это было начало, и источник «инфицирования» обходился малой кровью — установили приборы STRI, на консоли прилип Greddy E-Manage Ultimate, переключивший сюда с прошлого «драгстера», довершили первые «рукоприкладства» стоппер тормозного цилиндра от Cosco и армированные шланги STi. Но болезнь имеет свойство прогрессировать — настал период «игр» с настройками машины: Subaru пытались заставить поехать на все заложенные с завода «деньги», дав полную свободу и второе дыхание все-му ее потенциалу.

«Игры» с настройками закончились вместе с одним из поршней, который, изрекиши гордо «Адьюс», решил, что с него на этом хватит. И одновременно своим прогоранием включил зеленый свет на длинном прямике тюнин-



БЕЛАЯ ГВАРДИЯ

га — стартовал **полный ребилд мотора**. Субаровская «двушка» была напигована вкусоностями, как утка яблоками — кованые поршни и кольца Mahle, вкладыши Cosworth, 1,5-миллиметровые прокладки, шпильки крепления ГБЦ и полуболтов вместо стандарт-

ных болтов и прочее-прочее. Коленвал и шатуны хоть и стоковые, но были заимствованы от более объемного мотора, что повысило прочность и совсем немного увеличило рабочий объем. Стоковая турбина 207-го мотора была заменена на APS-SS42. Попутно обновили выпуск и выпуск: в частности, «Импреза» заполучила новый выпускной патрубок Samco, даун-пайп в 2,5 дюйма и выхлоп HKS Hi Power. Ко всему этому «прирос» клапан блоу-офф от HKS, который стравливает в атмосферу излишнее давление, запросто нагнетаемое турбиной. На окормте теперь уже окончательно забывшейся про «диету» Impreza работает топливный насос Walbro с нехилыми 255 л/ч.

Звеньями стройной цепи под капот ложились ровными «слоями» новые компоненты систем охлаждения, впуска, выпуска, шланги, патрубки... «Импрезу» готовили к бою не на шутку. И одно из главных тому подтверждений — работа с трансмиссией и подвеской. Последняя для боевого летнего режима эксплуатации заполучила комплект кольцевых «зубодробильных» амортизационных стоек Cosco (на зиму машина переводится на B6 Bilstein с усиленными пружинами).

Трансмиссия в Impreze хороша и в полном стоке — надежная короткая и очень быстрая 5-ступка с главной парой 4,44, и уже с завода оснащенная такой прекрасной опцией, как DCCD, позволяющей регу-

лировать работу центрального дифференциала и распределять момент по осям в зависимости от происходящего на дороге. В результате получается «2 в 1» — полноприводное авто, которое можно одним движением превратить



Под капотом — лишь одна из распорок. На благо жесткости кузова в этом проекте не попустились: пара верхних распорок — спереди и сзади, плюс нижняя распорка редуктора, а также передний подрамник от Cosco

СПЕЦИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ

МОТОР

207 мотор на вкладышах Cosworth, ковке Mahle, черном коленвале и т. д.
Прокладки 1.5 мм
Турбина TBO TD06-20G
Шуба на турбину Autobahn88
Силиконовый патрубок на впуск Samco
Силиконовые патрубки системы охлаждения Autobahn88
Радиатор алюминиевый Autobahn88
Кулер от GDB
Блоу-офф HKS SQV
Масляный кулер, проставка Grex с термостатом, шланги AN12, ядро Blitz
Доработанный маслоуловитель
Топливный насос Walbro 255 л/ч
Форсунки 850 DW
Ремень GPM Greddy

ЭЛЕКТРОНИКА

Greddy E-Manage Ultimate
A'PEXi RSM
Shift Lamp Auto Gauge (управление через RSM)
Tein EDFC
Датчики STRI: Oil/Temp; Oil Press; Boost; EGT
Отключение блока DCCD через RSM по скорости с шагом 10 км/ч

ВЫХЛОП

Даунпайп Syms с воронкой 3" обмотан, сварена гайка под ШЛЗ
Кат-бек 3" HKS Hi-Power с флейтой

ТРАНСМИССИЯ

КПП сток 4,44 с DCCD
Подушка КПП Cosco
ГЦС GDB

ПОДВЕСКА

На лето — Tein Type Flex
На зиму — Bilstein B6 с усиленными пружинами
Передний подрамник Cosco 4 точки
Передняя верхняя распорка STI
Задняя верхняя распорка Kakumei
Задняя нижняя распорка редуктора

ТОРМОЗА

Армированные шланги STI
Стоппер тормозного цилиндра Cosco
Передние тормозные диски Zimmermann

КУЗОВ

Передняя губа
Бампер передний (дорестайлинговый), доработан
Ноздря — реплика Chargespeed
Замки капота Sparco
Спойлер Aqua
Колеса Rays TE37 белые 16 x 7 ET 33
Задние арки раскатаны

в машину с очень ярко выраженными заднеприводными повадками. Но стихия этой «белогвардейки» — дрэг, а не кольцо или серпантин и прочие характерно русские дороги. И специально для «боевого» режима эксплуатации авторы проекта сделали возможность постепенно отключать блок



Родной «мамонтоподобный» (по виду и весу) спойлер удалось удачно заменить на легкую, изящную и достаточно редкую версию от AQUA



Едина в двух лицах — упакованный сюда длинный (и наверняка еще неполный) стек-лист автомобиля способен дарить не только победы на гонках, но и возможность каждый день получать удовольствие от вождения одного из лучших автомобилей в истории Subaru

DCCD в зависимости от скорости, реализовав эту функцию через RSM A'PEXi. Все гениальное просто — теперь Impreza

имеет все преимущества мощнейшего старта на честном субаровском полном приводе и перевод крутящего момента

на заднюю ось при последующем разгоне, когда с буксом бороться уже не нужно.

Окончание на стр. 26.



На классических стильных RAYS TE37 в данный момент обута резина с отнюдь не общепринятым в гонке 55-ым профилем — чтобы упростить и облегчить работу трансмиссии



3-дюймовый HKS Hi Power помимо своего прямого назначения способен в полной мере передать еще и весь диапазон неповторимого тембра «голоса» этой Subaru

Белое купе у Андрея ПРОСЕКИНА уже было: его хорошо знают как пилота весьма быстрого и незаурядного в инженерном плане Toyota Levin, который (как и Impreza) был своеобразным совместным проектом его и Вадима ЧИРКОВА – человека, уже неоднократно заставлявшего «мозги» машины думать именно так, как надо ее пилоту. На смену «Левину» Андрей и искал себе новый автомобиль по новым «вводным» — с более мощным мотором, турбо и всенепременно на полном приводе. По ценовой вилке и

прочим требованиям устраивала только Impreza, а найти ее в 4-дверном исполнении как-то не получилось. «В конечном итоге, — рассказывает Андрей, — как я понимаю, судьба посмотрела и сказала: «Ездил на белом купе раньше — и дальше будешь ездить. Тебе что надо было? Полный привод и более сильный мотор? Вот — пожалуйста. А про кузов ты вроде как ничего и не говорил особенно...» Вот так и получилось второе белое купе подряд. Везет мне на белые машины. И с белыми машинами тоже везет.»



Окончание. Начало на стр. 24-25

Все это привели к единому знаменателю посредством управления и настройки через Greddy E-Manage Ultimate, и выехали на первую гонку. Конечный итог... получился. «Машину собрали и поехали. Получили, может быть, не совсем то, чего добивались, — рассказывает Андрей, — но машинка поехала уже хорошо, уже появились призовые места на соревнованиях по дрифу и пониманию, чего не хватает».

Но как можно останавливаться на достигнутом, если в машине еще огромное количество стандартных запчастей, которые так и стараются помешать достижению цели. Продолжилась работа с впуском и выпуском, родной охладитель воздуха уступил место собрату от более свежей модели STI и больше не мешал «Белоснежке» на вдохе, даунпайп по случаю был заменен на 3-х дюймовый Sumo с воронкой. Кузов зажали распорками от Cusco и Kakumei, чтобы имеющиеся в моторе «кони» не пытались ломать его на части. Для охлаждения раскаленной «крови» был установлен масляный кулер от Blitz с магистралями большого сечения. Снова жизнь «Белоснежки» в переменах: турбина снова заменена, теперь уже на TD06-20, которая еще больше прежней, форсунки заменены на «брызгалки» большей производительности от DW, входное отверстие впускной системы перекочевало в одно из отверстий бампера. Стойки Cusco заме-

нили на Tein Flex с системой EDFC для регулировки жесткости подвески из салона. Снова долгое оттачивание настроек конфигурации, снова пробы и ошибки, снова эксперименты (и благодарность одному из «покровителей» этой Imprez'ы — Вадиму Чиркову). Снова гонки, осень, далекий солнечный Качуг...

Но не все сказки заканчиваются хорошо, вот и качугская гонка завершилась для «Белоснежки» техническим сходом. Проблем вскрылось сразу две, и они дополнили друг-друга: стандартный коленвал хоть и от более свежей модели, но не идеален для подобных нагрузок, плюс каким-то образом в моторное масло попало топливо. Машина снова отправляется к известному в городе субару-доктору, где меняется (по такому-то поводу) все, что не устраивало в работе прежде: колено теперь «черное» — хватит экспериментов, кольца новые — без вариантов, маслоснаб новый — прошлый не понравился и т.д.

В общей копилке «Белоснежки» за два сезона большинство медалей оказались серебряного достоинства, хоть и распечатка с тестирования на династене беспощадно черным по белому подтвердила наличие под капотом «Субы» четырехсот свежих, готовых к бою «японских пони». Друг и по совместительству соперник Андрея — Александр Усов привез наглое желтого дригстера, который хоть и не мог легко передвигаться по город-



ским улочкам, как наша героиня, но на трассе был очень хорош и заслуженно занял первое место в списке фаворитов.

Но все-таки не в этом соль. А в том, что рвущая из-под себя асфальт на дригговом стрипе машина может дарить удовольствие от вождения не только на прямой. Это — один из немногих успешных примеров того, что компромисс между гонкой и ежедневной ездой существует. На «Белоснежке» Андрей ездит каждый день, и в городском режиме эксплуатации все 400 сил, разумеется, не

используются — просто негде да и... как он сам говорит: «Никому это. Лишний раз рисовать не люблю, а мощности, скорости и драйва хватает и на гонках. Поэтому по городу катаю в основном в «пенсионерском» режиме». Но «карман» такой запас не тянет точно — скорее, придает уверенности в том, что из многих экстремальных ситуаций этот «табун» поможет выйти. Ах, да — еще он с большим успехом разбивает стереотипы о том, что «Субару не едет».

Наталья НОВИКОВА,
фото автора