

# • 5 200 КМ ОТ ИРКУТСКА ДО МОСКВЫ

ЕДЕМ ЧЕРЕЗ ВСЮ РОССИЮ НА СОБРАННОМ В КАЛУГЕ PEUGEOT 308. РЕПОРТАЖ О ПРОБЕГЕ - НА С. 64

- DAEWOO NEXIA С КОМПРЕССОРОМ - VW AMAROK НА СЛЕТЕ ФАНАТОВ  
VW В АВСТРИИ - NISSAN PULSAR ПОСЛЕ ЗАМЕНЫ МОТОРА

# ФОРСЯЩ

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА ЖУРНАЛА 100 РУБ.

АВГУСТ | 2010 | 07 (71)

(game)land  
hi-fun media

publishing for enthusiasts  
4607157100247 10071

## • ВЫБОР ТАЧКИ ЗА 5 МИНУТ

МАШИНА НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ ЗА 380 000 РУБЛЕЙ -  
ALBEA, SANDERO ИЛИ SPECTRA?

## • БИГ ДЕЙН В РОССИИ!

ВТОРОЙ ЧЕЛОВЕК В WEST COAST CUSTOMS И ЗВЕЗДА  
"ТАЧКИ НА ПРОКАЧКУ" ПОБЫВАЛ В ПИТЕРЕ

# 1.6+ТУРБИНА= ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА?

НОЧНЫЕ ГОНКИ,  
РАЛЛИ-СПРИНТ  
И ВСТРЕЧА ОРС-КЛУБА -  
ТРИ ИСПЫТАНИЯ  
ДЛЯ НОВОЙ ASTRA

24

ЧАСА НА МКАДЕ:  
2 СЕРИЯ

Сутки за рулем  
Renault Fluence

ТВОИ  
240 СИЛ -  
ПОД КАПОМ,  
А СВЕТОДИОДЫ  
СРАЗУ ВИДНЫ!!

## • "ВОЛГА" + 1JZ-GTE

ОЧЕРЕДНОЙ ТЮНИНГ-ЭКСПЕРИМЕНТ  
МОСКОВСКОГО АТЕЛЬЕ 'АВТОПАПА'

## • РАЗГОН В ЧЕТЫРЕ НОГИ

ЧЕТЫРЕ МАШИНЫ В ЗАЕЗДЕ - ПРИЖИВЕТСЯ ЛИ  
ТАКОЕ НОВШЕСТВО В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ДРЭГЕ?

# ПРЕДМЕТЫ

①

## Список доработок одной из боевых машин дрифт-команды 2NR Works

Представители этой команды не ищут легких путей: Вильям Гукасян выступает на Silvia S14 с RB26DETT под капотом, а Гарик Хачатрян продолжает работы по установке мотора VK45DE в подкапотное пространство своей Altezza. Увы, в общем зачете дрифт-турнира RDS оба пилота пока далеки от лидеров – и последний этап, прошедший на Лубянской площади в Москве, не стал исключением. Но мы все-таки уделили 2NR Works особое внимание в своем репортаже с Лубянки. Почему – узнаешь на с. 22

②

## Подсчет дистанции, которую сотрудники «Форсажа» проехали в рамках подготовки этого номера

На самом деле мы проехали еще больше. По ряду причин этот натюрморт снимался до суготного заезда по МКАДу на Renault Fluence – а его дистанция оказалась на 256 км больше, чем мы предполагали. Так что правильный итог – 9 386 км. Безусловным лидером среди сотрудников оказался, конечно, Леха Жутиков – ведь ему повезло прокатиться от Иркутска до Москвы. Обо всем хорошем (и не очень) увиденным по дороге, а главное – о поведении Peugeot 308, за рулем которой он предпринял столь дальнюю поездку, Алексей рассказывает на с. 62

③

## Буфер от подвески ГАЗ-24 «Волга»

Прокачка автомобилей в режиме реального времени становится модным явлением. Вот и по ходу питерского шоу Active Open Air зрители могли наблюдать, как мастера меняют волговские амортизаторы, рессоры и пружинки на продвинутую пневмоподвеску. Фотографии с этого достойного мероприятия и информацию о засветившихся на нем машинах ты обнаружишь на с. 94

④

## Ластики в виде фанни-каров

Такие забавные штучки вместе с другими сувенирами проходят на этапах чемпионата NHRA – самого масштабного дрэг-турнира в мире. Мы не зря поставили бок о бок четыре фанни-кара: ведь недавно впервые состоялся этап чемпионата NHRA, где в каждом заезде стартовало не по два, а сразу по четыре автомобиля. Зрителям такой эксперимент понравился, гонщикам – не очень. Почему? Ответы – на с. 32

④

②

③

⑤

## Логотип Daewoo от автомобиля Nexia

По ходу фотосъемки для «Форсажа» корейскому автомобилю пришлось резко затормозить, в результате чего шильдик отсоединился от решетки радиатора и отправился в самостоятельный полет. «Как так получилось, – спросишь ты, – ведь Nexia физически не сможет разогнаться до скорости, на которой придется резко тормозить?... Но ведь эта Nexia не простая – ее мотор пришпорен с помощью компрессора. Узнать все подробности сможешь на с. 110

# СОНЧЕНЦЕ

ФОРСАЖ АВГУСТ 2010

СЛЕДИМ ЗА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ДРЭГОМ В АМЕРИКЕ И УБОЙНЫМ ДРИФТОМ НА ЛУБЯНКЕ, ТЕСТИРУЕМ НОВЫЙ OPEL ASTRA 1.6 TURBO НА ТРАССАХ РАЛЛИ-СПРИНТОВ И НОЧНЫХ ГОНКОК, ЕДЕМ НА ТУРБОВОМ ЕСОВООСТ В ПИТЕР, А НА PEUGEOT 308 - ЧЕРЕЗ ВСЮ РОССИЮ!



## ТЮНИНГ-КАР



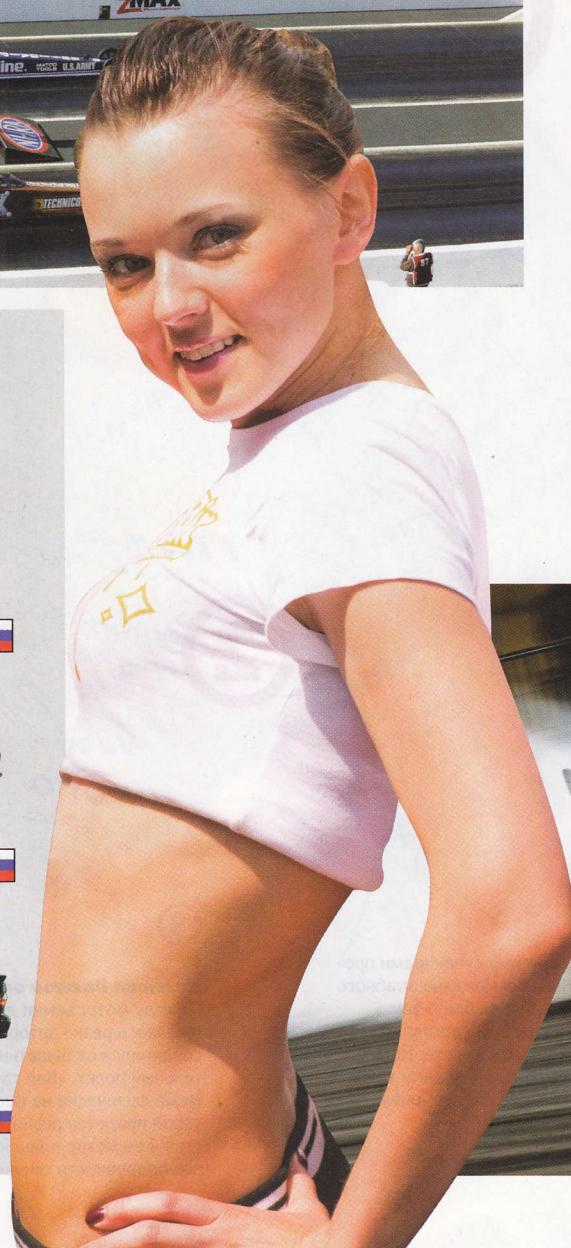
**112** Daewoo Nexia  
Нарушитель спокойствия



**122** ГАЗ-24 «Волга»  
Дубль два



**116** Nissan Pulsar VZ-R  
Темный ангел



## ВСЯКАЯ ВСЯЧИНА

**006** **Микс**  
Прогрев для рейсерских мозгов

**014** **Тусовка**  
Subaru Fest в Сорочанах

**016** **Детализация**  
Запчасти, гаджеты, аксессуары

## ДРИФТ

**022** **Дело было на Лубянке**  
Дрифт-гонка в центре Москвы

**030** **Секретные материалы**  
Чехи строят питерцу дрифтовый 135i

## СПОРТ

**032** **Дрэг в США**  
Четыре машины в заезде?

## БУДУЩЕЕ

**038** **Veloster**  
Как будет выглядеть новое компакт-купе Hyundai

**040** **Концепт**  
Электрический NIV Quantum

## НАСТОЯЩЕЕ

**044** **Новинка**  
Renault Latitude – новый флагман



**048** Тест  
Opel Astra 1.6 T на тусовках и на гонках

**056** Супертест  
24 часа на МКАДе за рулем Renault Fluence

**064** Путешествие  
От Москвы до Иркутска на Peugeot 308

**070** Выбор тачки за 5 минут  
Машина не дороже 380 000 рублей

**074** VW Amarok  
Новый пикап VW

## ПРОШЛОЕ

**080** Тестируем  
олдтаймеры Peugeot

## СОБЫТИЯ

**086** Вертерзее  
Супертуза фанатов VW в Австрии

**092** RHCC  
Битва горячих хэтчей

**096** Биг Дэн в России  
На шоу лоурайдеров в Питере

**104** Южный отжиг  
Energy Drive в Абхазии

## ТЕХНОЛОГИИ

**106** Уголок донора  
Honda Prelude

## ТЮНИНГ

**112** Daewoo Nexia  
С компрессором

**116** Nissan Pulsar  
После свала

**122** ГАЗ-24  
с 1JZ под капотом

**ТЫ НЕ НАШЕЛ В ЖУРНАЛЕ  
ТОГО, ЧЕГО ХОТЕЛ?  
НЕМЕДЛЕННО СООБЩИ  
НАМ ОБ ЭТОМ, НАПИСАВ  
ЭЛЕКТРОННОЕ ПИСЬМО НА  
**FORSAZH@GAMELAND.RU**  
МЫ ПРИМЕМ МЕРЫ!..**



**ПРЕДСКАЗЫВАЕМ ОБ-  
ЛИК НОВОГО ПЕРЕД-  
НЕПРИВОДНОГО КУПЕ  
ОТ HYUNDAI, ТУСУЕМСЯ  
НА СЛЕТЕ ФАНАТОВ VW  
В АВСТРИИ, СЛЕДИМ  
ЗА БИТВОЙ МЕЖДУ  
КЛУБАМИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ  
ГОРЯЧИХ ХЭТЧЕЙ...**

# ФОРСАЖ

№ 7 (71) август 2010

## РЕДАКЦИЯ

Главный редактор  
Арт-директор  
Дизайнер-верстальщик  
Дизайнер-верстальщик  
Корректор  
Над номером работали

Кирилл Качнов [kachnov@gameland.ru](mailto:kachnov@gameland.ru)  
Алик Вайнер [vayner@gameland.ru](mailto:vayner@gameland.ru)  
Герман Титов [titov@gameland.ru](mailto:titov@gameland.ru)  
Таша Титова [titova@gameland.ru](mailto:titova@gameland.ru)  
Олеся Дмитриева [dmitrieva.o@gameland.ru](mailto:dmitrieva.o@gameland.ru)  
Борис Соколов  
Павел Аполлонов, Иван Баринов, Арсен  
Галстян, Алексей Жутиков, Павел Коротких,  
Артем Макаров, Константин Новакий,  
Дмитрий Осипов, Александр Суворов

## АДРЕС РЕДАКЦИИ

119021, Москва, ул. Тимура Фрунзе, д. 11, стр. 44-45  
Тел.: +7 (495) 935-7034, Факс: +7 (495) 780-8824  
E-mail: [forsazh@gameland.ru](mailto:forsazh@gameland.ru); интернет-сайт: [www.frsg.ru](http://www.frsg.ru)

## ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА

Генеральный издатель  
Менеджер по спецпроектам

Денис Калинин [kalinin@gameland.ru](mailto:kalinin@gameland.ru)  
Катерина Гуржий

## ИЗДАТЕЛЬ

**(game)land** Медиакомпания Gameland  
hi-fun media Тел.: +7 (495) 935-7034, факс: +7 (495) 780-8824

Генеральный директор  
Управляющий директор  
Директор по развитию  
Редакционный директор  
Финансовый директор  
Директор по персоналу  
Директор по маркетингу  
Главный дизайнер  
Директор по производству

Дмитрий Агарунов  
Давид Шостак  
Паша Романовский  
Дмитрий Ладыженский  
Анастасия Леонова  
Татьяна Гудебская  
Дмитрий Плющев  
Энди Тернбулл  
Сергей Кучерявый

## РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА

Тел/факс (495) 935-40-34/780-8824  
Директор по Дистрибуции  
Руководитель отдела подписки  
Руководитель спекраспространения  
Руководитель отдела подписки

Татьяна Кошелева, доб. 225, [koshelova@gameland.ru](mailto:koshelova@gameland.ru)  
Гончарова Марина, доб. 230, [goncharova@gameland.ru](mailto:goncharova@gameland.ru)  
Лукичева Наталья, доб. 248, [lukicheva@gameland.ru](mailto:lukicheva@gameland.ru)  
Марина Гончарова

Коммерческая служба:  
119021, Москва, ул. Тимура Фрунзе, д. 11, стр. 44-45

Тел.: +7 (495) 935-7034, Факс: +7 (495) 780-8824

## ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ

по каталогу «Газеты, журналы. РОСПЕЧАТЬ»: 46743;  
по объединенному каталогу «Пресса России»: 46743;  
по каталогу российской прессы «Почта России»: 24234, 24316 (годовой индекс)  
Подписка через Интернет <http://glc.ru>

## ПРЕТЕНЗИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В случае возникновения вопросов по качеству вложенных дисков, пишите по адресу: [claim@gameland.ru](mailto:claim@gameland.ru)

## РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

РЕКЛАМНЫЙ ОТДЕЛ  
Тел.: +7 (495) 935-7034, факс: +7 (495) 780-8824

Директор группы AVTO & AV  
Директор по развитию рынка  
Car Audio и Multimedia  
Старший менеджер  
Энкаунт-менеджер

Марина Комлева [komleva@gameland.ru](mailto:komleva@gameland.ru)

Венера Хамидулина, [khamidulina@gameland.ru](mailto:khamidulina@gameland.ru)  
Вадим Гречев, [grachev@gameland.ru](mailto:grachev@gameland.ru)  
Алиса Мещерякова, [mesheryakova@gameland.ru](mailto:mesheryakova@gameland.ru)

Директор корпоративной группы  
(работа с рекламными агентствами)  
Старший менеджер  
Менеджеры

Лидия Стреннева, [strenneva@gameland.ru](mailto:strenneva@gameland.ru)  
Светлана Пинчук  
Надежда Гончарова, Наталья Мистюкова

Директор группы спецпроектов

Арсений Ашомко, [ashomko@gameland.ru](mailto:ashomko@gameland.ru)

Трафик-менеджер

Екатерина Гонштейн, [gonshteyn@gameland.ru](mailto:gonshteyn@gameland.ru)

## ОТДЕЛ РЕАЛИЗАЦИИ СПЕЦПРОЕКТОВ

Директор  
Менеджеры

Александр Коренфельд, [korenfeld@gameland.ru](mailto:korenfeld@gameland.ru)  
Александр Гурьяшкин, Светлана Мюллер,  
Татьяна Яковлева

Учредитель и издатель ООО «Гейм Лэнд»

119021, Москва, ул. Тимура Фрунзе, д. 11, стр. 44-45

Тел.: +7 (495) 935-7034, Факс: +7 (495) 780-8824

Зарегистрировано Федеральной службой РФ по надзору за соблюдением

законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-35482 от 26 февраля 2009 г.

Тираж 190 500 экз. Цена свободная

Поставщик в Республику Беларусь — ООО «Росчерк»

220037, Минск, ул. Авангардная, д. 48а

Тел.: +375 (17) 299-9261, 299-9262

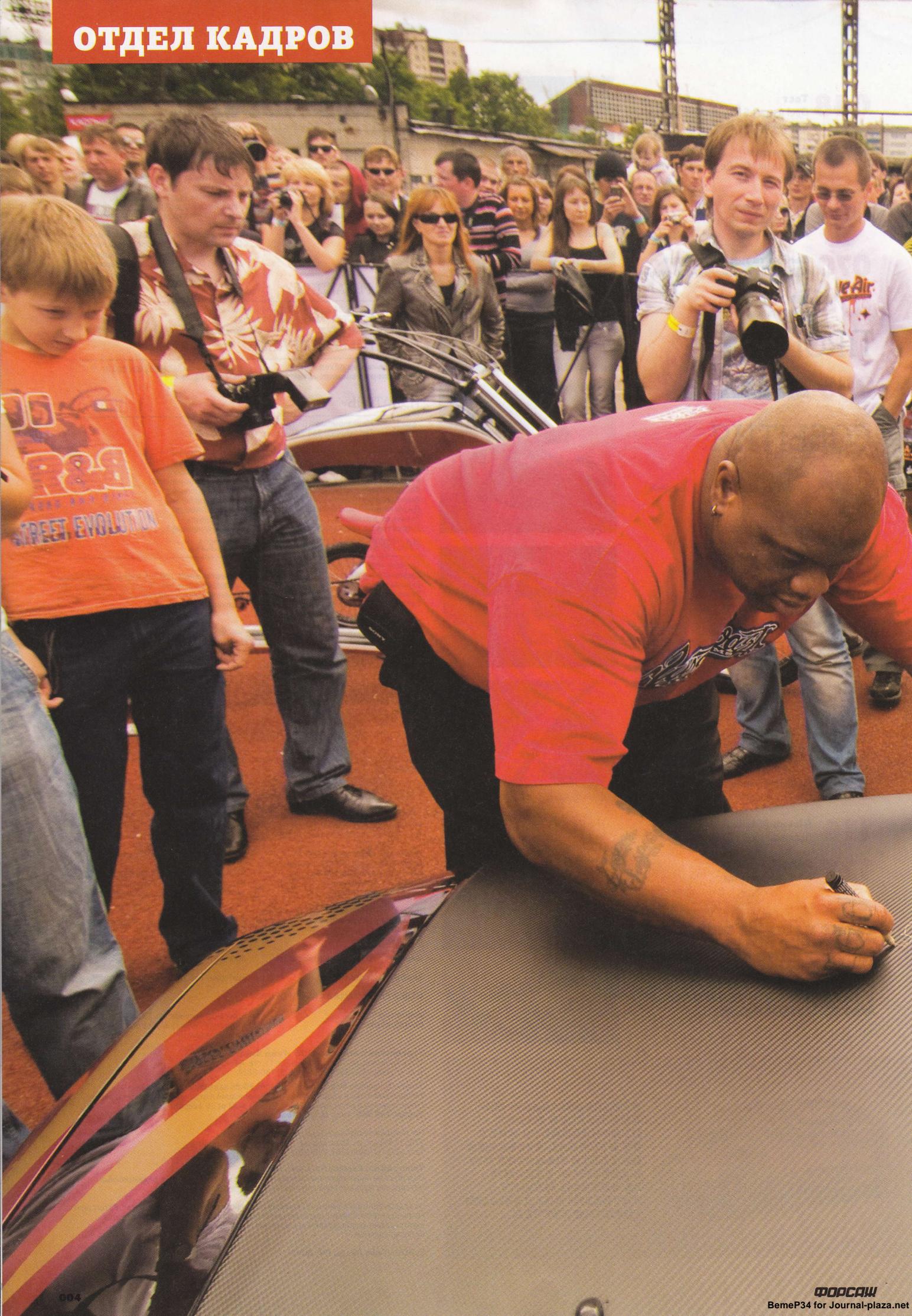
Типография: Zapolex Sp. z o.o., Польша

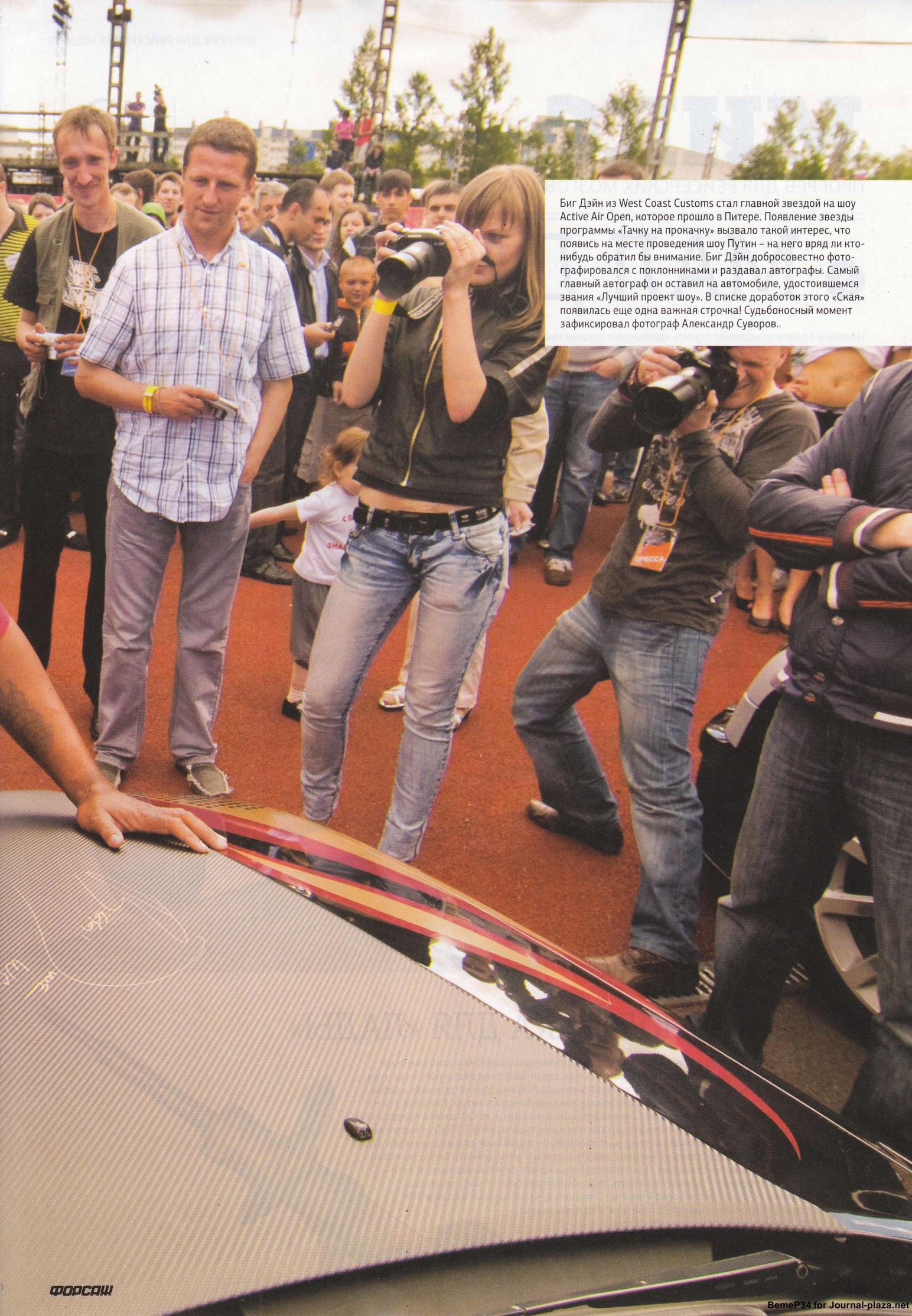
По вопросам лицензирования и получения прав на использование редакционных  
материалов журнала обращайтесь по адресу: [content@gameland.ru](mailto:content@gameland.ru)

За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несет. Категорически  
воспрещается воспроизводить любым способом полностью или частично статьи  
и фотографии, опубликованные в журнале. Рукописи, не принятые к публикации,  
не возвращаются.

© ООО «Гейм Лэнд», РФ, 2009

# ОТДЕЛ КАДРОВ





Биг Дэн из West Coast Customs стал главной звездой на шоу Active Air Open, которое прошло в Питере. Появление звезды программы «Тачку на прокачку» вызвало такой интерес, что появись на месте проведения шоу Путин – на него вряд ли кто-нибудь обратил бы внимание. Биг Дэн добросовестно фотографировался с поклонниками и раздавал автографы. Самый главный автограф он оставил на автомобиле, удостоившемся звания «Лучший проект шоу». В списке доработок этого «Скай» появилась еще одна важная строчка! Судьбоносный момент зафиксировал фотограф Александр Суворов.

# МИКС

ПРОГРЕВ ДЛЯ РЕЙСЕРСКИХ МОЗГОВ



Минсовал  
Константин  
Новакский

## › МАЛ ДА УДАЛ

Немецкие тюнеры продолжают строить чрезвычайно мощные машины на базе достаточно скромного Fiat 500. Очередной вклад внесла компания Pogea Racing, после вмешательства которой турбомотор объемом 1,4 литра вместо 160 или 180 л.с. (в качестве донора выбраны особые, более мощные версии «пятисотки» вроде Abarth Esseesse) развивает до 264 лошадей! Набор доработок привычен: новая программа управления двигателем, новая турбина (два разных нагнетателя на выбор), более производительные форсунки и большой интеркулер. Само собой, можно заменить детали стандартного выхлопа на выполненные из нержавеющей стали. Вообще в прайс-листе Pogea Racing достаточно много различных предложений: четырехпоршневые тормоза, детали подвески, карбоновые аксессуары для интерьера и перешивка салона высококачественной кожей.

Мощных «пятисотых»  
на дорогах становится  
все больше



## › УМНАЯ ПОДВЕСКА ДЛЯ «ЛАДЫ»

Наверняка ты не раз слышал или читал о т.н. «адаптивных» подвесках, которые сами становятся жестче или мягче, подстраиваясь под характеристики дорожного покрытия. Или о мерседесовской системе ABC, которая уменьшает крены, предотвращает скривления на торможении и может даже нейтрализовать влияние бокового ветра. Пока все эти на-вороченные девайсы доступны только владельцам иномарок – но самарское предприятие «Система технологий» (выпускающее детали под известной маркой SS20) готовится вывести на рынок аналогичную систему, разработанную специально для машин марки ВАЗ. Система ЭРА будет состоять из четырех амортизаторов и электронного блока, который будет «командовать» стойками. При этом подвеска может функционировать в автоматическом режиме – а может изменять свои характеристики по воле водителя, вращающего ручку на приборной панели. Ожидается, что о запуске системы ЭРА в серийное производство представители «Системы технологий» объявит на московском автосалоне.



## ▶ РЫЧИМ ВСЕ ГРОМЧЕ

Немецкая компания Sport-Wheels взялась за прокачку самой мощной модификации Golf – полноприводного R. В результате мотор доработанного автомобиля развивает 330 л.с. вместо стандартных 270 – за счет новой программы управления и сделанной на заказ выхлопной системы (включающей в себя даунпайл и спортивный катализатор). Подвеска Golf R доработана с помощью установки продвинутых койловеров KW Variant 3, а стандартные колесные диски заменены на двадцатидюймовые OZ Ultraleggera – при этом каждое колесо весит на 12 кг меньше, чем стандартная комбинация из диска и шины.



## САМЫЙ СТИЛЬНЫЙ ПРИБОР

Успешным автогонщиком быть хорошо! А представлять бренд Certina – еще лучше!



Сотрудничество со знаменитым часовым брендом – своеобразный показатель успеха для автогонщика. Доказательство того, что его талант и достижения признаны широкой публикой, а не только узким кругом специалистов, проводящих на треке 24 часа в сутки. К примеру, швейцарский бренд Certina связан с именами таких выдающихся гонщиков, как Петер Солберг и Роберт Кубица, а с 2005 года компания является партнером выступающей в Формуле 1 команды Sauber. Приятно, что в числе спортсменов, с которыми сотрудничает бренд Certina, теперь есть и гонщик из РФ, Тимур Садрединов, участник кузовных гонок WTCC и ETCC, а также победитель последней «Гонки Звезд» получил в подарок свои первые часы Certina в рамках мероприятия Certina Drive Show. Оно было посвящено началу продаж в России новой коллекции Basel 2010 – так что теперь и ты сможешь украсить свое запястье часами, по которым сверяют время профессиональные гонщики.

## Старость – не радость

**Г**ордон Марри – один из наиболее известных и уважаемых автоконструкторов в мире. В историю гонок он вошел благодаря McLaren MP4/4, чуть ли не самой результативной машиной за все годы проведения чемпионатов Формулы 1. А из истории суперкаростроения никакими чернилами не вычеркнуть McLaren F1, который многие считают идеалом, не обращая внимания на новомодные штуки вроде Veyron. Но при всем вышесказанном главной любовью Марри остаются компактные городские автомобили! Сам он много лет ездил на Smart, а недавно представил мотоколяску

собственной разработки. Трехцилиндровый мотор развивает всего 52 силы, а разгон до сотни занимает 16 секунд – зато конструктор хвастается чуть ли не самым маленьким в мире радиусом разворота (6 метров) и возможностью запарковать три таких автомобиля на стандартном парковочном месте: сами машины очень компактны, а поднимающийся вверх колпак позволяет ставить их очень плотно. Внутри T.25 (как назвали машину) можно разместить трех человек. Сидят они нетрадиционно: водитель посередине, пассажиры – по бокам и чуть сзади. Кстати, такая схема была в свое время воплощена и в McLaren F1.



Трудно поверить, что у легендарного McLaren F1 и у этого коробка на колесах один и тот же «папа»...

# С ДРИФТОМ В КРОВИ



Вон Гиттин-младший, один из лидеров американского чемпионата Formula D, недавно был объявлен автором очередного тюнинг-пакета для автомобиля Ford Mustang. Пакет под названием RTR состоит из более или менее привычных элементов. В подвеске — более жесткие пружины и перенастроенные амортизаторы. Стандартные глушители заменены на более «голосистые» детали от Ford Racing. Снаружи машину можно опознать по девятнадцатидюймовым дискам эксклюзивного дизайна (обутым в шины Falken FK-452) и в меру агрессивному обвесу. Пакет приобретается отдельно от автомобиля и может быть установлен на него силами любого фордовского дилера.

МНОГИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДРИФТЕРЫ СТАНОВЯТСЯ В ЯПОНИИ И АМЕРИКЕ НАСТОЯЩИМИ ЗВЕЗДАМИ. А КАКИЕ ЗВЕЗДЫ БЕЗ ВЫПУСКА НА ПРОДАЖИ СУВЕНИРОВ И АТРИБУТИКИ — ОТ ЗАЖИГАЛОК С АВТОГРАФОМ ДО ЦЕЛЫХ АВТОМОБИЛЕЙ?

## АКЦИЯ «НАШИ МАШИНЫ — В ВАШИ МОБИЛЫ»



СКАЧАЙ

В случае  
неверного  
запроса услуга  
считается  
оказанной.

Для заказа выбранной картинки отправьте SMS с ее кодом на номер 2325. В ответ вы получите SMS с WAP-ссылкой. Чтобы скачать картинку на телефон, перейдите по ссылке. Услуга доступна российским абонентам сотовых сетей «Билайн», МТС, «Мегафон», СМАРТС, UTel («УралСвязьИнформ», ЮУСТ, Ермак RMS), «Байкальвестком», Tele2 Россия, НТК, МОТИВ, «Енисейтелеом», «АлтайСвязь», НСС, НТК, СТЕК GSM, «Цифровая Экспансия», «Ульяновск-GSM».

Стоимость запроса на номер 2325 для абонентов «Билайн» — 42,37 руб., МТС — 43,05 руб. (без учета НДС), «Мегафон» — 43,05 руб. (цены указаны без учета НДС). Входящие SMS — бесплатно. Картинки доступны к скачиванию в течение 6 месяцев с момента продажи журнала.

Узнать точную стоимость вы также можете в справочной службе своего оператора.

Убедитесь, что у вашего телефона цветной экран и подключена услуга WAP или WAP-GPRS. По всем вопросам подключения и настройки телефона обращайтесь к своему оператору. С подробной инструкцией по загрузке можно ознакомиться на сайтах: [www.namobilink.ru](http://www.namobilink.ru) и [wap.namobilink.ru](http://wap.namobilink.ru).

Служба поддержки: [to@smsonline.ru](mailto:to@smsonline.ru),  
тел.: +7(800)555-12-00.



ПЕРВЫЙ  
АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ  
ТЕЛЕКАНАЛ



телеканал  
АВТО плюс



Международный  
автомобильный фестиваль

# авто Экзотика



[www.autoexotica.ru](http://www.autoexotica.ru)

авто@mail.ru

АЭ Россия: +7 (495) 782-1404, АЭ Украина: +38 (099) 128-1400

18-20 июня  
Открытие сезона!  
Ярославль. Аэродром Левцово

9-11 июля  
Главное событие лета!  
Москва. Аэродром Тушино

5-15 августа

Заряженная версия:  
**Sport Edition!**  
Курорт и гонки!

Севастополь. Аэродром Херсонесский Маяк

\* — спонсор мероприятия ОАО «SUN InBev»



Carclub  
[www.carclub.ru](http://www.carclub.ru)



IGNITION

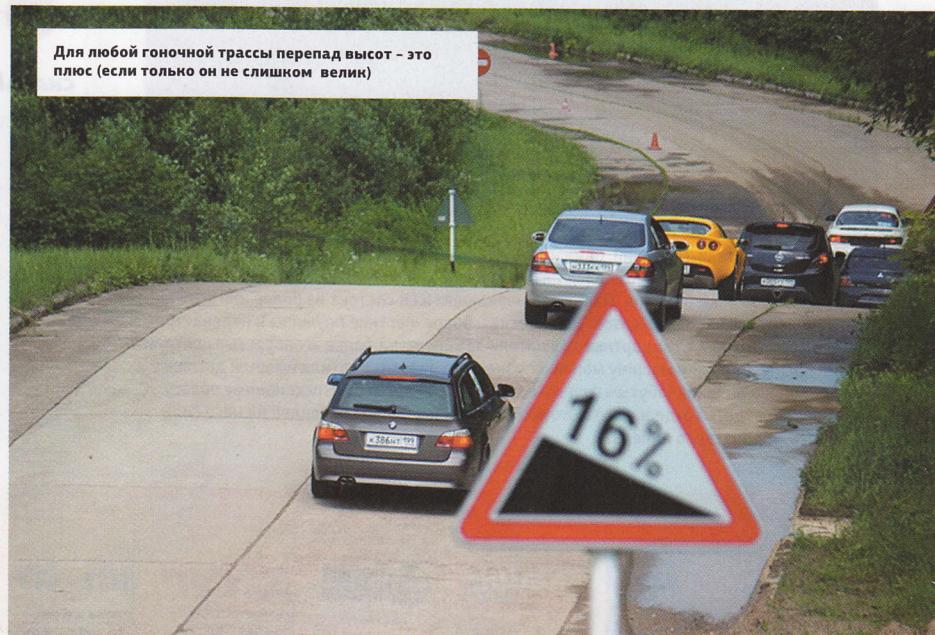
# ВПЕРЕД И ВВЕРХ!

В ИЮНЕ НА ДМИТРОВСКОМ ПОЛИГОНЕ СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ЭТАП RUS HILL CLIMB OPEN – СОРЕВНОВАНИЙ ПО ПОДЪЕМУ НА ХОЛМ, ОРГАНИЗОВАННЫХ КЛУБОМ WRCARS.

Фото Татьяны Шаталиной и Алексея Моторова



Хилл-кливб как особый вид автоспорта очень популярен в Англии, а самый знаменитый хилл-кливб в мире – знаменитый Pikes Peak, 21-километровый подъем на одноименную вершину в американском штате Колорадо. По формату хилл-кливб можно сравнить с ралли-спринтом: участники по очереди выходят на сравнительно короткую, перекрытую от постороннего движения трассу. Трасса на полигоне начиналась с тридцатипроцентного подъема, затем резко уходила вниз по дороге с двумя перепадами высот в 16 и 12%, после чего шел крутой правый поворот, – и подъем к финишу по спрингину, со слепыми поворотами и перепадом высот до 30 метров. Преодолевая стартовый подъем, некоторые машины влетали на вершину холма с отрывом всех четырех колес! Самым быстрым на этой трассе оказался известный в тюнинг-кругах Евгений Альпинский, выступавший на Evo IX. По ходу своих попыток он иногда разгонялся до 145 км/ч. Впрочем, призы – спутниковые охранные системы «Дозор» от компании «Эшелон Геолайф» – получили все участники. За дальнейшими событиями в Rus Hill Climb Open ты можешь следить на сайте [www.wrcars.ru](http://www.wrcars.ru).



## ➤ ЗАМЕТНЫЙ ПРОРЫВ

Сегодня сложно сделать выбор среди многообразия представленных шин и дисков. Впрочем, помочь потребителю могут специализированные ресурсы. К примеру, в области шин и колесных дисков особым авторитетом пользуется сайт [topof.ru](http://topof.ru). Здесь есть все необходимое для разумного выбора – каталоги, отчеты о тестах, исследования рынка... Кстати, последние исследования (за март-май 2010 г.) продемонстрировали серьезный прогресс марки КАМА ЕВРО. В частности, она вошла в тройку брендов-лидеров российского рынка, уступив только всемирно известным Bridgestone и Yokohama. А ведь в прошлом году русская марка не входила даже в десятку! В отдельных номинациях шины КАМА ЕВРО и вовсе лидируют: к примеру, КАМА ЕВРО-224 второй год подряд стала самой популярной всесезонной шиной. Ожидается, что показатели популярности российской марки будут расти и дальше. В том числе благодаря сотрудничеству с ведущими автопроизводителями: к примеру, в мае компания Volkswagen получила первую партию русских шин, в которые будут обуты новые Polo.



## ➤ ГЛАМУРНЕНЬКО!

Для тех, кто даже банку с моторным маслом готов использовать как способ самовыражения, итальянская компания Agip подготовила достойный подарок. С недавнего времени на японских заправках можно купить не только банки с изображением намозлившим глаза шестиногой собаки (логотип Agip), но и масло гламурной марки Hello Kitty.

Вообще-то под этой маркой выпускаются легкомысленная одежда и всяческие аксессуары для девчонок, но теперь в ассортименте появились и банки с моторным маслом. По своему составу масло Hello Kitty ничем не отличается от обычного эджиповского 5W-30, но стоит чуть дороже – почти три тысячи иен, то есть около тридцати евро.



# ЕЩЕ ДЕШЕВЛЕ

C

Citroen добавил в свой российский модельный ряд C1. Официальная премьера состоится на Московском автосалоне в конце августа. Его родной брат и почти

близнец Peugeot 107 уже больше трех лет продаётся в РФ и стал очень популярным. Citroen собирается конкурировать с братской маркой ценой: самая дешёвая версия C1 стоит 350 тысяч рублей, в то время как

цена на 107 стартует с 411. Правда, дилеры Peugeot предлагают скидку в 61 тысячу, которая уравнивает цены. Машины выпускаются на заводе в Чехии, вместе с Toyota Aygo, которая у нас не продается.



## ➤ ГОЛУБАЯ КРОВЬ

Renault продолжает эксплуатировать некогда знаменитую марку Gordini – с шильдика стерли пыль и стали вешать его на горячие хэтчбеки. После Twingo своя Gordini-версия появилась и у модели Clio. Мощности у двухлитрового атмосферного мотора не прибавилось – как и на обычной Renaultsport 200 (также известной у нас как RS), он развивает чуть больше двухсот сил. В конструкцию подвески и тормозов также не внесено никаких изменений: передняя подвеска Perfohub (уменьшающая паразитный крутящий момент), возможность вместо стандартных деталей поставить более жесткие пружины и амортизаторы версии Cup, передние суппорты Brembo, сиденья Recaro... Одним словом, Gordini отличается от «просто Clio RS» скорее дизайном и наличием разнообразных аксессуаров (а также сверхширокой комплектацией), чем ездовыми качествами. И те, кто ценит в горячем хэтче управляемость, вряд ли купятся на приманки в виде шильдиков и белых полосок на синем фоне. У россиян купиться не получится чисто физически: главным рынком для сбыта Gordini будут Франция и Великобритания, к нам такие машины официально поставляться не будут.



# А ЗНАЛ ЛИ ТЫ, ЧТО...

 **brembo**  
Racing



...ЗНАМЕНИТАЯ БРИТАНСКАЯ МАРКА AP RACING (ПОД КОТОРОЙ ВЫПУСКАЮТСЯ ТОРМОЗА И СЦЕПЛЕНИЯ) УЖЕ БОЛЬШЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ ПРИНАДЛЕЖИТ ЕЩЕ БОЛЕЕ ЗНАМЕНИТОЙ КОМПАНИИ – ИТАЛЬЯНСКОЙ BREMBO?

**M**

ы считали две эти марки злейшими конкурентами – а на деле они являются частями единого бизнес-организма! Правда, иногда двум известным брендам позволено не просто конкурировать, но даже сражаться между собой. К примеру, обе компании выпускают тормоза для машин Формулы 1 – причем для разработки этих деталей у каждой компании существует свое конструкторское бюро, работающее совершенно самостоятельно. И обмен какой-либо информацией между конструкторами Brembo и конструкторами AP Racing просто запрещен. Цель такой схемы – создать полноценную конкуренцию, которая стимулировала бы дальнейший прогресс в области создания высокотехнологичных тормозных систем.



# ДЕНЬ ОППОЗИЦИИ

Т

о, что владельцы «Субару» – люди особенные, известно давно. И неважно, на какой именно модели человек ездит: хозяин древнего «Форестера» так же свято верит в абсолютную исключительность машин со звездами на шильдике, как и его собрат на овощной «Импрезе» с моторчиком 1,5 литра. Заручившись поддержкой компании «Субару мотор», организаторы фестиваля сумели собрать на площадке парка X-Land в Подмосковье множество автоклубов и простых владельцев «Суб». Кроме рядовых фанатов японской марки на фесте присутствовали и гоночные команды, например «Успенский Ралли Техника», которые привезли достаточно много интересных авто, подготовленных не только для раллийных баталий, но и для уличного «отжига». Однако особой популярностью на стенде «УРТ» пользовались не тачки, а шведский пилот команды Патрик Флодин, чемпион России по ралли 2009 года. Обаятельный швед еле успевал раздавать автографы и фотографироваться с поклонниками. В качестве экзотики в отдельном уголке парковки выставили

несколько «Субару» 70-х годов. Кроме странного пикапа под великолепным названием Subaru BRAT, там присутствовала маленькая белая машинка, подозрительно напоминавшая VW Beetle и микроскопический минивэн. К сожалению, владельцев этих аппаратов найти не удалось, хорошо хоть листочки с информацией по тачкам на стекла прикрепили...

Некоторые товарищи не смогли удержаться и нырнули – таки в красивейшее озеро, расположеннное неподалеку, хотя купаться в нем было категорически запрещено. Видимо, виной тут не недисциплинированность посетителей, а страшная жара. Которая, впрочем, не помешала ведущим мероприятия, расположившимся на импровизированной сцене, заводить публику. А для особо упорных личностей был даже организован турнир по мини-футболу!

Конечно, настоящего субариста одной увеселительной программой не удовлетворишь – ему подавай нереальные «валилово» по грунтовой трассе! И здесь тоже все было в порядке: трасс – целых две, с «боевым» покрытием и весьма интересной конфигурацией. Мероприятие почтили своим



— ПОЩЕЧИНА  
БЫЛА ЛИШНЬЯ:  
МЫ ГОВОРИЛИ  
О БУСТЕ,  
А НЕ О БЮСТЕ...

Гейст  
Вадим  
Рощин

Фото:  
Иван  
Баринов



вниманием настоящие гоночные профи, такие как Сергей Успенский, которые продемонстрировали, для чего на самом деле нужна «Субару». После заездов профессионалов трассу разрешили опробовать всем желающим. Это вызвало ажиотаж среди жаждущих погонять граждан, перед стартом выстроилась громадная очередь, а некоторых чрезмерно увлекшихся гонщиками пришлось чуть ли не силой стаскивать с трассы. И только владельцы тюнинговых «Субарей» с низкими обвесами и огромными дисками грустно взирали на это зрелище. Красота требует жертв, что ж поделать...

Особенно порадовали заезды на предоставленных оргами тестовых автомобилях – практически все новинки модельного ряда «Субару» можно было испытать в боевых условиях. Машины эти, впрочем, к концу дня пришли в неважное состояние, в простонародье называемое «дрова». Нет, на них никто не убрался, но при движении тестовые тачки издавали весьма странные звуки, намекающие на грядущий ремонт подвески. В общем, все остались довольны. Все, кто хотел отдохнуть на природе, смогли повалиться на травке в компании хороших людей и красивых машин, а апологеты полного привода и раллийных сражений покатались в свое удовольствие по трассе. Ждем следующего года!

**В СУББОТУ 12 ИЮНЯ СЕРЫЙ ПОТОК УТРЕННИХ ДАЧНИКОВ, ТЯНУЩИЙСЯ ПО ДМИТРОВСКОМУ ШОССЕ, БЫЛ НЕ СОВСЕМ ОБЫЧНЫМ: ТО ТУТ, ТО ТАМ В НЕМ ПРОСКАКИВАЛИ МАШИНЫ (ПРЕИМУЩЕСТВЕННО БЕЛОГО ЛИБО СИНЕГО ЦВЕТОВ), ОГЛАШАВШИЕ ОКРУГУ РЕВОМ ОППОЗИТНЫХ ДВИЖКОВ И РАДОСТНО СИГНАЛИВШИЕ СОБРАТЬЯМ. ВСЕ ОНИ ЕХАЛИ НА СУБАРУ ФЕСТ – ЕЖЕГОДНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ ДЛЯ ВСЕХ ФАНАТОВ ЭТОЙ ЯПОНСКОЙ МАРКИ.**

**01** Андрей, мастер компании «Успенский Ралли Техника». Занимается настройкой гоночных машин команды, а также помогает желающим сделать их «субы» чуть быстрее. Этот человек может превратить обычную «Импрезу» в настоящего раллийного бойца. На «СубаруФесте» он присутствовал в составе команды Urt, причем Андрею было не до отдыха – он готовил машины и прохождению раллийной трассы. Но впечатления о мероприятии у него остались положительные: «Здорово, что нам удалось сегодня со-браться большой компанией и погонять вволю».

**02** Патрик Флодин, пилот команды Urt. Патрик получил приглашение в российскую команду два года назад и уже в 2009 стал чемпионом страны по ралли. На «СубаруФесте» он и его машина (боевая Subaru Impreza N14) вызвали настоящий ажиотаж среди поклонников ралли. Сам гонщик оказался очень общительным и веселым человеком и по-английски рассказал нам, что в Москве безумный трафик, но очень приветливые и доброжелательные жители.

**03** Руслан, ведущий фестиваля и организатор Forester Moscow Club. «Ребята, Subaru – это автомобиль для настоящих мужчин: если у тебя есть много времени, какое-то бесконечное количество денег и желание поучаствовать в геморрое длиною в вечность, то Subaru – это автомобиль для тебя! Зато весело – мы вот в моем «форсаже» немножко передули мотор, теперь масло жрет. Я его сейчас заведу – у меня из трубы польется масло, в прямом смысле слова. Это ли не удовольствие? Заводишь с утра машину, кто-то

там сзади на своей Ford Fiesta газует – ня-ня-ня-ня, а ты, там завел, обрызгал ему всю фару, номер, человек в шоке, а ты удовольствие получил...»

**04** Алексей, владелец Subaru Impreza WRX STI. Его красивая синяя «суба» с белоснежными дисками была заметна издалека. Как признался сам Алексей, дорабатывать свою машину он изначально не собирался, но искушение оказалось слишком велико... И вот у «Импрезы» уже другие «мозги» и новый голос. Выхлоп звучит просто божественно, но у него есть один минус: соседи Алексея по дому постоянно пытаются проколоть колеса, мстя за экстренные пробуждения посреди ночи.

**05** Элина, хозяйка заряженной Subaru Legacy. Кто сказал, что «Легаси» – не женская машина? Элина, пилот команды Tuning Factory, думает по-другому и, на зависть многим мужчинам, ловко управляет со своей «Субару». Да вдбавок еще и тюнингует ее! Изначально красная машина стала радостного желтого цвета, да и внутренняя начинка под стать облику – мотор основательно подкачан. Трепещите, владельцы Evo!

**06** Руслан, владелец Subaru Impreza. Этому парню довелось прокатиться по трассе в экипаже Сергея Успенского, поэтому мое мнение о мероприятии было следующим: «А-а-а, вот это она вали! Я и не думал что можно ездить так быстро по такому покрытию... Это нечто, просто нереально! Я еще хочу!». И стало сразу понятно, что уличный дрэг, где Руслан гонялся на своей «Импрезе», перестал интересовать его.

# ДЕТАЛИЗАЦИЯ

МНОГО ВКУСНОГО ДЛЯ ТВОЕЙ МАШИНЫ



Текст  
Антон  
Николаев

## ➤ МУЛЬТИМЕДИЙНОЕ ГОЛОВНОЕ УСТРОЙСТВО PROLOGY DVS-1375T

Если ты любишь путешествовать на своем авто, то новый ресивер монтажного размера 1DIN Prology DVS-1375T как раз для тебя. Это автомобильный мультимедийный центр со встроенным в переднюю панель широкоформатным ЖК-монитором с диагональю 3,5 дюйма и собственным TV-тюнером. Ресивер совместим со всеми основными аудио- и видеоформатами и позволяет прочитать любые диски, будь то DVD или MPEG4, CD или MP3, поддерживает файловую систему Giga MP3, позволяющую воспроизводить большие коллекции MP3-файлов, записанных на DVD-диске. Новая модель понимает и формат JPEG, а это значит, что ты можешь рассматривать свежие фотки, просто вставив в ресивер флешку или SD-карту с фотографиями.

[www.prology.ru](http://www.prology.ru)



## ➤ ДЕРЖАТЕЛЬ ДЛЯ НАПИТКОВ PROSPORT DOGGIE

Жарким летом иметь под рукой запас жидкости просто необходимо. Мы говорим не об антифризе – хотя за его уровнем и температурой тоже надо следить, – а о безалкогольных напитках, которые могут остудить тебя самого. В современных автомобилях всегда найдется удобный подстаканник, но во многих классических машинах конструкторы его не предусмотрели. Тут-то и придется кстати этот недорогой, но чрезвычайно полезный аксессуар (артикул детали – RS-06124). [www.prosport.ru](http://www.prosport.ru)



## ➤ ОХРАННАЯ СИСТЕМА SHERIFF ZX-1090

Sheriff ZX-1090 – это современная продвинутая автомобильная охранный система с двухсторонней связью, четырьмя сервисными каналами, системой защиты от угона и захвата автомобиля и автоматическим дистанционным запуском двигателя. В современных охранных большинство функций одинаковы, но вот алгоритмы работы разные. В «девять-девяностой» модели предусмотрены функция пассивного иммобилайзера с возможностью работы с внешним датчиком перемещений, возможность управления штатными системами аварийной сигнализации автомобиля, автоматическое включение anti-hi-jack по датчику движения, таймер паркинга, движения, охрана при запущенном двигателе без ключа в замке зажигания и еще много полезных фишек.

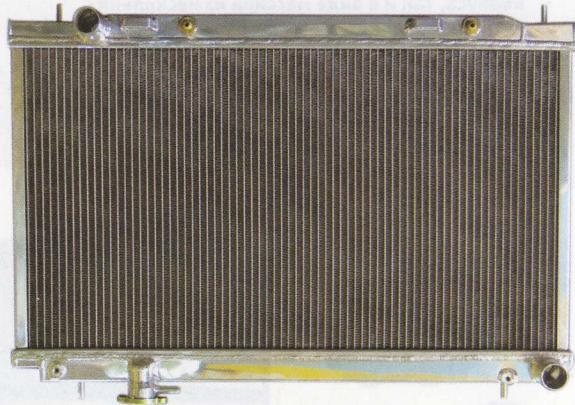
[www.piti.ru](http://www.piti.ru)



## ➤ АЛЮМИНИЕВЫЙ РАДИАТОР PROSPORT

На трек-дни без доработанной системы охлаждения не существо – иначе мотор «закипит» через пару кругов. А «сердце» системы охлаждения – это конечно же радиатор. Компания ProSport предлагает цельноалюминиевые радиаторы в сорока восьми типоразмерах – владельцы большинства машин, популярных среди тюнеров и фанатов быстрой езды, найдут запчасть, подходящую для их автомобиля.

[www.prosport.ru](http://www.prosport.ru)



## ➤ СУППОРТ TAROX B360

Десятипоршневой суппорт, который весит всего 3,6 кг, – далеко не всякая фирма может похвастаться такими характеристиками своей продукции. Рассчитанные на работу с дисками диаметром 360-375 мм, такие суппорты создавались для работы в тяжелых условиях и отлично подходят для автомобилей, которые сочетают ежедневную эксплуатацию с регулярными выездами на трек-дни. Точки размещения поршней тщательно просчитаны конструкторами, что обеспечивает мягкое или максимально эффективное замедление – в зависимости от того, с какой силой жмет водитель на педаль. Примеры автомобилей, для которых суппорты B360 подходят идеально, – Audi TT или BMW 335i.

[www.tarox.com](http://www.tarox.com)

## ➤ СВЕТОВОЙ МОДУЛЬ PROSPORT ДЛЯ ФОНАРЕЙ ЗАДНЕГО ВИДА

Если ты хочешь обновить оптику, можешь купить готовые фонари, а можешь собрать абсолютно эксклюзивную комбинацию из отдельных сегментов и модулей. Компания ProSport предлагает целый ряд таких модулей, где используются и традиционные лампочки, и новомодные светодиоды. При этом

в ассортименте есть различные комбинации цветов, поэтому модули ProSport можно использовать и для поворотников, и для стоп-сигналов, и для сигналов заднего хода. Не говоря уже о богатых возможностях декоративной подсветки (артикул детали – RS-06285).

[www.prosport.ru](http://www.prosport.ru)



## ➤ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛИ НАПРЯЖЕНИЯ MYSTERY MAC-150, MAC-300, MAC-500

Лето – пора путешествий, поездок на дачу, на природу. И как часто в такие моменты бывает желательно иметь под рукой возможность включения обычных бытовых приборов, рассчитанных на переменное напряжение 220 В. С инверторами Mystery MAC-150, MAC-300 и MAC-500 это не проблема – они-то как раз и позволяют получить из постоянных 12 вольт переменные 220. Особенность инверторов Mystery MAC-150 и MAC-300 – наличие порта USB. А это значит, что любые электронные устройства, которые требуют подзарядки через этот порт, могут быть подключены к преобразователям без использования дополнительных переходников. Каждый из инверторов Mystery имеет встроенную защиту от короткого замыкания в нагрузке, от перегрева, переплюсовки при включении и от превышения питающего напряжения. Каждая из трех моделей Mystery MAC-150, MAC-300, MAC-500 позволяет подключать приборы с максимальной потребляемой мощностью, соответственно 150, 300 и 500 Вт.

[www.mysteryelectronics.ru](http://www.mysteryelectronics.ru)





## ▶ СРЕДНЕЧАСТОТНЫЕ ДИНАМИКИ ДЛЯ ЗРЕЛИЩНЫХ ИНСТАЛЛЯЦИЙ HERTZ SV 165

Если ты не любитель сидеть и слушать музыку в машине в одиночку, зато любишь отвязные открытые автопати, то со специализированными динамиками Hertz твоя тачка точно станет центром внимания. В таких системах принято возлагать на сабвуфер расширенный вверх диапазон частот, затрагивающий мидбасовый регистр, а еще выше работу связывается СЧ-звено, для которого как раз и созданы динамики Hertz SV 165, при этом

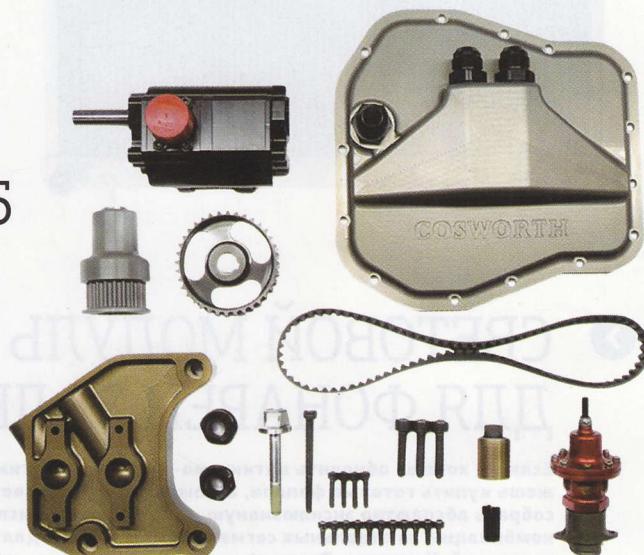
необходимость в отдельных мидбасовых динамиках просто отпадает. Установка SV 165 допускается как в небольшие изолированные корпуса, так и в виде массива из нескольких динамиков, работающих на весь объем двери. Как и все представители серии SPL Show, эти динамики отличаются большой мощностью (150/300 Вт) и прекрасной чувствительностью (95 дБ/2,83 В/м).

[www.hertz-audio.ru](http://www.hertz-audio.ru)

## ▶ СУХОЙ КАРТЕР COSWORTH ДЛЯ EJ20/25

Сухой картер придется по нраву любому мотору, ибо эта технология повышает эффективность системы смазки и резко снижает риск масляного голодания. Но оппозитные моторы серии EJ особенно сильно страдают от отливов масла на поворотах, и укомплектованным ими дрифт-болидам или машинам для гонок по кольцу без сухого картера просто не обойтись. Cosworth предлагает готовый комплект, включающий в себя в том числе и масляный насос с приводом. Стоит этот набор немало – две с половиной тысячи фунтов. Зато благодаря небольшим размерам поддона мотор можно будет опустить ниже, а создание вакуума в картере снижает нагрузку на коленвал и даже добавляет несколько лошадиных сил!

[www.cosworth.com](http://www.cosworth.com)



## ▶ ГОЛОВНОЕ УСТРОЙСТВО JVC KD-R517EE

Современные головные устройства – это давно уже нечто большее, чем просто «магнитолы». И тем не менее, классические ресиверы не забыты, только теперь это не просто CD-плееры, а хорошо оснащенные аппараты. Например, «пятьсот семнадцатый» от JVC кроме обычных CD и дисков с MP3- и WMA-файлами без проблем прочитает файлы с USB-носителей (порт выведен прямо на фронтальную панель), а через фронтальный AUX-вход, выполненный в разъеме mini-jack, к аппарату можно подключить еще и любой плеер.

При апгрейде штатной системы кнопки на руле не окажутся забытыми – KD-R517EE через опциональные адаптеры поддерживает их подключение. Аппарат обладает гибкими настройками: музыку можно заставить звучать по своему вкусу с помощью трехполосного параметрического iEQ-эквалайзера, а внешний вид настроить с помощью функции поэлементно изменяемого цвета подсветки, благодаря которой аппарат легко вписать в интерьер абсолютно любого автомобиля.

[www.jvc.ru](http://www.jvc.ru)



# ГЛАЗ НЕ ОТВЕСТИ

ТЫ ЦЕНИШЬ ВРЕМЯ И НЕ ЛЮБИШЬ ТРАТИТЬ ЕГО ПОПУСТУ. НО ЭТИ ПЯТЬ МОДЕЛЕЙ НЕ ПОЗВОЛЯТ СВЕРИТЬ ЧАСЫ, БЫСТРО ВЗГЛЯНУВ НА НИХ ОДНИМ ГЛАЗОМ. ИХ СОВРЕМЕННЫМ ДИЗАЙНОМ ХОЧЕТСЯ ЛЮБОВАТЬСЯ – И НА ЭТО ВРЕМЕНИ НЕ ЖАЛКО...



## Несторов H264502-03ES

Брутальные линии кузова – и неожиданно изысканный интерьер: такие тюнинг-проекты обращают на себя внимание. В этих часах также играет важную роль контраст между лаконичными формами стального корпуса с IP-покрытием и тончайшей вязью высокотехнологичного механизма с автоподзаводом, спрятанного под прочнейшим минеральным стеклом. Безупречный стиль и совершенная механика – идеальное сочетание.

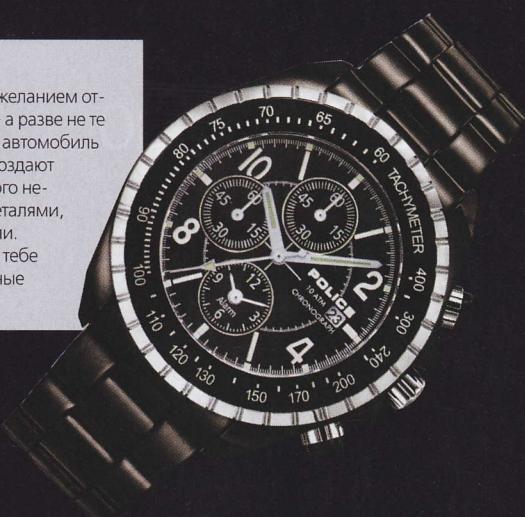


## Nautica A82500G

Гонки проходят по всему миру, в самых разных часовых поясах. С этой моделью от Nautica ты не пропустишь старт заезда, где бы он ни проводился. А ведь очень часто именно на старте происходят самые интересные события. А когда поедешь на гонки сам, то всегда будешь знать, сколько времени дома, и сможешь поделиться впечатлениями с друзьями, когда друзья бодрствуют, а не видят десятый сон...

## Police NAVY-X

Часы марки Police ассоциируются с движением и свободой, с желанием отбросить условности, выделиться из толпы, стать уникальным – а разве не те же самые эмоции владеют тобой, когда ты превращаешь свой автомобиль в уникальный тюнинг-проект?! Доработай и себя: часы Police создают неповторимый образ городского модника, страстного и немножко небрежного. Внешний вид хронографа не утяжелен лишними деталями, а стильный корпус и браслет выполнены из нержавеющей стали. Среди полезных функций есть и будильник, который поможет тебе вовремя проснуться в выходные, чтобы не пропустить очередные гонки!



## Jaques Lemans U-32D

Даже за рулем не перестаешь думать о футболе – анализируешь тактические схемы или пытаешься предсказать развитие событий на трансферном рынке? Тогда ты наверняка по достоинству оценишь эту модель с символикой Лиги Чемпионов. Не забудь также оценить корпус из легированной стали с PVD-покрытием, минеральное стекло и ремешок из натуральной кожи.

## Steimeyer

Если ты любишь яркие краски – плесни немного цвета и себе на застежку! Тем более что запоминающийся дизайн – не единственное достоинство этой модели. Японский механизм Miyota находится в корпусе из высоколегированной стали 316L с высокотехнологичным PVD-покрытием. Эти часы не помешают тебе поучаствовать в любом приключении – ведь стекло у них ударопрочное, а корпус – водонепроницаемый, выдерживающий до 10 атм.





## ▶ АКУСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ MOREL MAXIMO

Основной задачей разработчиков серии Maximo являлось сохранение фирменного звучания Morel, что позволило перенести звуковые качества более дорогой акустики в новую ценовую категорию. За счет применения технологий, присущих топовым твитерам Morel, ВЧ-динамик с куполом 25 мм и внешней звуковой катушкой EVCTM лишен резкости, свойственной акустике в этом ценовом диапазоне. Такая конструкция оптимизирует излучение вне оси и расширяет частотную характеристику наряду с высокой детальностью и точностью звучания. С помощью монтажного комплекта твитер можно установить четырьмя способами. Акустика может быть установлена в штатные места и работать от встроенного усилителя головного устройства. Созданные в соответствии с философией Morel, эти динамики отличаются высококачественным звуком и инновационными технологиями.

[www.tria.ru](http://www.tria.ru)

### Ошибочка вышла!

В июньском номере нами была допущена ошибка: новость об устройстве Prology сопровождалась ссылкой на сайт [www.tria.ru](http://www.tria.ru). На самом деле компания Tria не работает с маркой Prology, а официальным сайтом марки Prology является [www.prology.ru](http://www.prology.ru). Приносим свои извинения обеим компаниям и читателям журнала.

## ▶ МУЛЬТИМЕДИЙНОЕ ГОЛОВНОЕ УСТРОЙСТВО KENWOOD DNX520VBT

В последнее время выпускается все больше автомобилей, имеющих собственное посадочное место под головное устройство. Но значит ли это, что придется опустить руки и довольствоваться весьма скромным функционалом штатного? Как вариант, можно подыскать подходящую переходную рамку под «голову» 1 DIN или 2 DIN. Но если у тебя Volkswagen, Skoda или SEAT, то считай, что тебе повезло – для тебя компания Kenwood создала новый мультимедийный ресивер DNX520VBT, который встанет в штатное место безо всяких переходников как родной. Устройство читает не только CD, но и DVD, укомплектовано 7-дюймовым экраном с разрешением 800x480 пикселей и оснащено USB-портом. В аппарат встроен Bluetooth-модуль от известной компании Parrot, не только предусматривающий режим громкой связи, но и позволяющий работать с SMS-сообщениями. Но на этом возможности DNX520VBT не заканчиваются – в него встроена еще и навигация от Garmin! Так что долой штатную балалайку, даешь полноценное многофункциональное головное устройство с Bluetooth и блоком навигации, который к тому же еще и поддерживает прием информации о пробках!

[www.kenwood-rus.ru](http://www.kenwood-rus.ru)



## ▶ САБВУФЕРНЫЙ ДИНАМИК MAGNAT AD SERIES II

Новый сабвуфер Magnat AD Series II – закономерное продолжение легендарной AD-ской серии. Видимое отличие 12-дюймового саба от именитого предшественника – пылезащитный колпак сложной 3D-формы с ребрами жесткости, логотипом и аббревиатурой AF-Tech. В новинке применено алюминиевое литье с механической обработкой алмазным инструментом, ажурная «аэродинамическая» корзина (Air Flow Technology), жесткий слоеный диффузор из целлюлозы воздушной сушки с углеродным волокном (20%), двойной магнит с хромированным полюсом и профилированным соплом для повышения эффективности охлаждения. Знатоки оценят выносивость 2-дюймовой звуковой катушки с намоткой японским проводом TotoKu, выдерживющей полугорячиловаттную (!) мощность. Сопротивление нового AD-ского саба – 3 Ом.

[www.rgsound.ru](http://www.rgsound.ru)



# ДЕЛО БЫЛО НА ЛУБЯНКЕ





Текст:  
Дмитрий  
Осипов



Фото:  
Александр  
Суворов

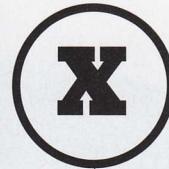


Фото:  
Владимир  
Рыбаков



Фото:  
Алексей  
Браверман

12 ИЮНЯ ПРОШЕЛ ТРЕТИЙ ЭТАП RUSSIAN DRIFT SERIES. ПОЧЕМУ ПОЛОВИНА «СТАРЫХ» ДРИФТЕРОВ ДО СИХ ПОР СТРОЯТ МАШИНЫ? ПОЧЕМУ ПРОШЛОГОДНИЕ ПРИЗЕРЫ В ЭТОТ РАЗ ОСТАЛИСЬ БЕЗ НАГРАД? И ПОЧЕМУ В ДЕНЬ РОССИИ ПОБЕДИЛ ЛАТЫШ?! ПОПРОБУЕМ РАЗОБРАТЬСЯ.



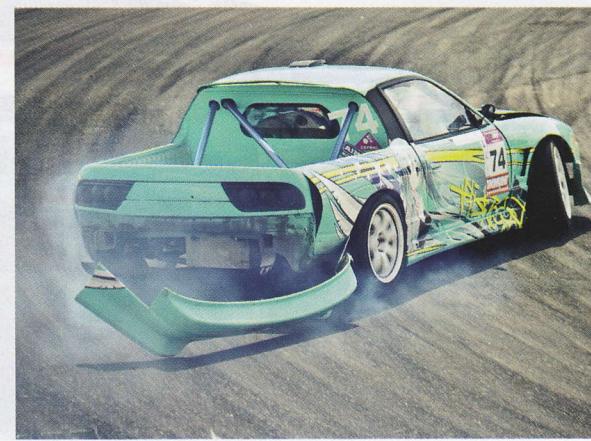
отели как лучше, но немного не получилось... Почему не получилось, можно рассуждать долго, но не в этом суть. После третьего этапа организаторы RDS в лице Тимофея Кошарного пообещали, что больше никогда не доверят кому-либо другому отвечать за организацию этапа (в данном случае за организацию отвечала также Федерация автомобильного спорта города Москвы). В общем, формула «хочешь, чтобы все было на высшем уровне – делай сам» в очередной раз подтвердилась.

А теперь взвесим все ключевые минусы и плюсы третьего этапа и постараемся разобраться, нужна ли вообще Лубянка дрифтерам?

#### Постоянные минусы

Первый минус – трасса. Судя по многочисленным кислым минам пилотов, трасса вокруг клумбы в центре Лубянской площади устраивает мало кого. В этом году трасса сохранила прошлогодние очертания, но... имеется также небольшая предыстория. Организаторы, собрав сонных пилотов в шесть часов утра 12 июня, попросили их прокатиться по трассе в ее новой конфигурации, отдаленно напоминавшей цифру три. Но буквально за считанные минуты участники забраковали новую конфигурацию трассы. Поскольку дело было ранним утром, обоснования не отличались многословностью: «вообще ни о чем», «затычная» и «изгиб этот не в тему». Приняли коллективное решение вернуть конфигурацию, в целом схожую с прошлогодней.

Впрочем, и от нее мало кто был в восторге. В чем же минус такой конфигурации? Прежде всего, в отсутствии интриги. Самый банальный пример: на трассах первых двух этапов машины делали по три перекладки, а на Лубянке перекладка была всего одна, и та чуть ли не в самом начале заезда. Единственное, на что, слава дрифт-богам, не приходилось жаловаться, – это дым. Его было больше всего в конце дуги около клиплинг-зоны, располагавшейся прямо напротив VIP-трибуны. Обычным болельщикам дым заграживала клумба.





Второй минус – тайминг. Все-таки центр Москвы – место, не особо подходящее для дрифтинга. Временные рамки всегда настолько ужатые, что нормально потренироваться пилоты почти не успевают. А ведь в том же Питере можно укатывать асфальт часами! Вдобавок не все были особо довольны необходимости приезжать на трассу в шесть утра – и ближе к финальным заездам мысли у многих были не о победе, а о мягкой подушке...

Третий минус – Лубянка совсем не приспособлена для «живых» зрителей. Трибуны было две: одна, как уже было упомянуто, для VIP-гостей, вторая – для фанатов дрифтинга, которые смогли урвать (раздавались по предварительным заявкам на форуме) один из ограниченной серии билетов на трибуны. Второй год подряд тем, кому не досталось «пропусков» на трибуны, пришлось ютиться вдоль заборов по периметру трассы. А желающих посмотреть на бесплатное мероприятие было хоть отбавляй. Чего нельзя сказать про «обиженных» зрителей, которые начали заполнять трибуны только к началу парных заездов...

### Постоянные плюсы

Или, точнее, плюс. Ибо он у Лубянки всего один – возможность показать дрифтинг массам с помощью трансляций и новостных роликов по центральным телеканалам. Правда, в этом году данный плюс, мягко говоря, утратил часть своей привлекательности. Во-первых, дрифтом в новостях уже никого не удивишь – каждый этап освещали пары телеканалов. И в довесок по 7ТВ показывали вполне приличные трансляции первых двух этапов. Во-вторых, если в прошлом году запись дрифта на Лубянке можно было лицезреть на канале «Спорт», то в этом году это все тот же 7ТВ. Думаю, не составит труда сопоставить аудитории данных каналов и понять, что медиавыход получился приличным, но не таким убойным, чтобы вставать в шесть утра и кататься по простенькой трассе...

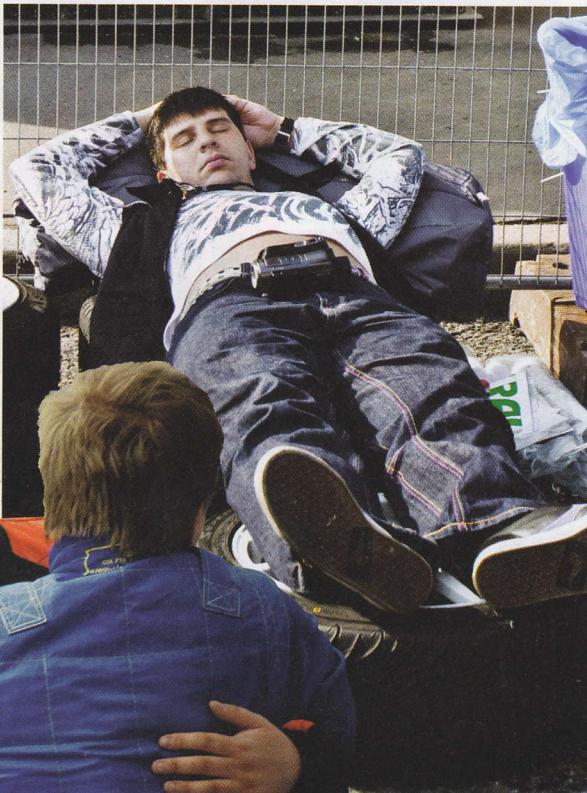
### Невыгодные вклады

Третий этап по праву можно переименовать в «золотой». Причина – возросший по сравнению с предыдущими гонками в четыре раза взнос за участие! То есть двадцать

Прошлогодний победитель – Георгий Степанян – в этот раз не прошел даже в ТОП16

тысяч рублей. По меркам профессионального спорта не так уж и дорого, но по меркам российского дрифта – крутовато. Причем половина пилотов отдали деньги по сути за пятнадцатиминутную тренировку и две квалификационные попытки. А так как в RDS теперь на парад участников (и, следовательно, в телевизор) попадают только пилоты ТОП16, то отдача для половины участников получилась околонулевая.

Заметных событий на этапе было немного. Виталий Поплищук на тренировке эффектно убрался правым боком в бордюр, из-за чего заднее колесо приобрело двадцатиградусный развал в японском VIP-стиле. Прошлогодние финалисты Георгий Степанян и Федор Воробьев в этот раз убедительного дрифта не показали. Федосу, несмотря на относительный малый вес





## КОМАНДА С ИСТОРИЕЙ

Словосочетание 2NR Works – определено на слуху. Вильям и Гарик – старожилы отечественной дрифт-сцены. У Вильяма Гукасяна за плечами третье место по итогам 2008 года. У Гарика – кубок за второе место на третьем этапе прошлогодней ФД и богатый судейский опыт. Вдбавок эти улыбчивые парни – настоящие стратеги! У них на двоих целых четыре машины! «Надо тренироваться, набирать опыт, а не сидеть в гараже, достраивая амбициозный проект.» Именно поэтому на третьем этапе мы увидели Гарика за рулем боевой Silvia. «Куда подевалась Altezza?» – завопят фанаты японского седана. Спокойствие, с нею все в порядке. Сейчас под ее капотом успешно приотился новый мотор VK45DE – 4,5-литровый V8 от Infiniti. Чтобы не пропускать этапы, Гарик купил S14, доработал подвеску, вварил каркас и теперь будет выступать на ней до тех пор, пока «тезза» не вступит в строй. У Вильяма же вторая «слива» – в качестве запасной. У старой доброй S14 с RB26 к этому сезону появилось несколько новшеств. Самые главные – это переход на твинтурбо-кит Tomei ARMS 7660 и замена блока управления Pro-EFI на австралийский Halttech. В прошлом сезоне ребята решили испробовать популярную среди японских тюнеров турбину HKS T04Z (с нею ездят половина моторов D1GP), но оказалось, что данный агрегат не подходит под наши медленные трассы. «Улитка поздно начинает спуляться, из-за этого на низких скоростях чаще попадаешь в область лага.» Турбокит от Tomei исправил ситуацию. Еще больше отзывчивость мотора увеличили, установив многодроссельную систему впуска: «Крутится теперь, как мотоцикл!».

В отношении третьего этапа парни категоричны: «Лубянка не нужна. Толку нет!». «Я катаюсь ради собственного удовольствия, мне просто нравится дрифтить. Но на этом этапе удовольствия было ноль!» – рассказывает Вильям. Я подходил к ребятам во время этапа, и, вспоминая их измученные лица, в эти слова легко веришь. «Приехать на брифинг к 6 шести утра и потренироваться потом максимум пятнадцать минут – это не круто. Вот в Питере можно ездить боком часами, останавливаясь лишь чтобы поменять резину и заправиться.»

У ребят есть постоянные спонсоры – TPI, Larex, Kyowa и Aimol. К слову, директор компании TPI Эдриан Оузн настолько проникся духом дрифтинга, что уже несколько раз приезжал в Россию, поболеть за ребят. Но случались в этом году и настоящие беды: к примеру, из гаража укради почти две стопы баллонов новой резины – весь «спонсорский» запас, так что теперь им приходится покупать покрышки за свой счет.

– Вильям, а что скажешь насчет дрифта в Белоруссии и Украине, ты же выступал там?

– В Белоруссии трасса маленькая, хотя Айк вроде бы обещал исправить ситуацию. В Украине круто, но тоже нет тренировок.

– А что самое главное при подготовке машины?

– Дрифт на восемьдесят процентов зависит от правильной подвески, от того, как настроены рычаги, амортизаторы. Гарик, к примеру, даже стокового мотора хватило, чтобы выйти в ТОП16.

А еще команда 2NR скоро выпустит собственные поворотные кулачки для «сильвий». А Вильям вдбавок хочет построить дрифтовый Mercedes S600 W140! Подробности – на [www.2nrworks.ru](http://www.2nrworks.ru).



# А СУДЬИ КТО?

Мы наконец-то решились посвятить страничку судьям, оценивающим пилотов на этапах новой серии, и представляем вашему вниманию самые интересные вопросы из интервью с Александром Смоляром, бывшим судьей «Формулы Дрифт», а ныне – главным судьей RDS.

**FRSG** Кто на данный момент является постоянными судьями RDS?

**А.С.:** - Постоянными судьями в РДС пока получается быть только мне и Максимилиану Миллеру, но это не является правилом и очень хотелось бы увидеть в судейской новых людей, которые способны оценивать дрифт на должном уровне.

**FRSG** Из личных разговоров с пилотами я слышал, что на оценки косвенно влияет то, как пилот катается на тренировках.

**А.С.:** - Это не совсем соответствует действительности. Главный судья должен присутствовать на тренировке для определения окончательной конфигурации трассы, выявления водителей, имеющих недостаточный уровень подготовки, и определения водителей, показывающих уровень, близкий к максимальному, исходя из данной конфигурации и состава участников. Продемонстрированные такими лучшими водителями возможности будут браться за базис при начислении максимальных очков и штрафных баллов.

**FRSG** Каждый судья оценивает сразу и угол, и скорость, и траекторию? Не удобнее ли было бы разделить параметры между судьями (как делают в американской Formula D)?

**А.С.:** - Мы считаем это неудобным. Пока мы не имеем достаточно квалифицированных судей, чтобы гарантировать присутствие сразу трех и более на каждом этапе.

**FRSG** Планируется ли введение технических средств контроля, таких как радары ГАИ?

**А.С.:** - Мы это делаем на некоторых этапах, но пока данные с технических средств контроля в определении зачетных баллов не используются.

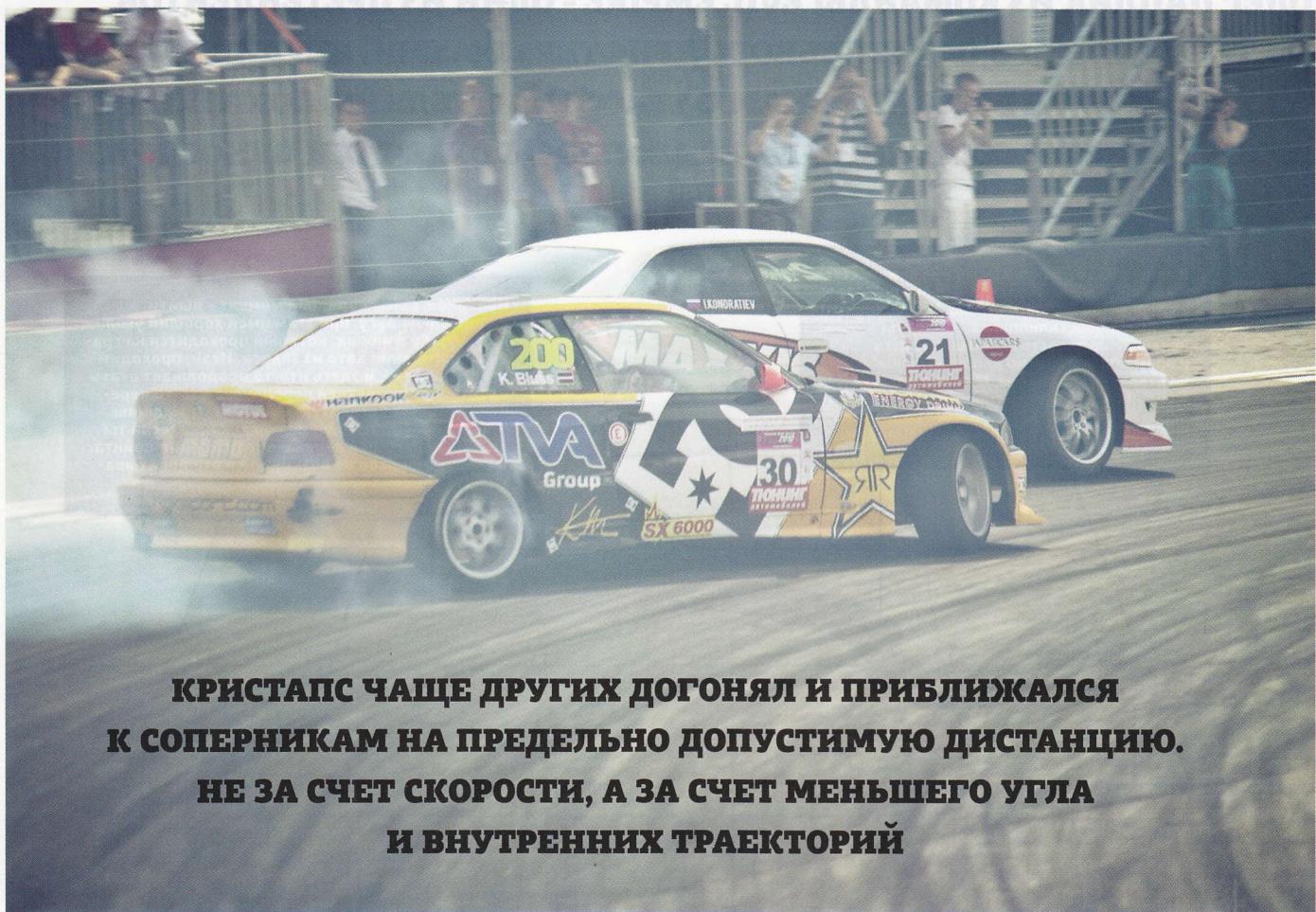
**FRSG** Во время брифинга на третьем этапе я слышал, как Вы сказали Федору Воробьеву, что сделаете ему послабление из-за его «недостаточной мощности». Почему Вы считаете, что такие поблажки справедливы по отношению к другим пилотам?

**А.С.:** - Это не послабление а лишь желание главного судьи следовать требованиям «Правил судейства». Ибо при оценке водителя потенциал его автомобиля должен быть учтен.



его «классики» и новый турбомотор, в очередной раз не хватало мощности. Итог: первый провалил квали, второй вышел в ТОП16, да там и остался. Были и другие разновидности недоработок, помешавших пилотам показать высокий результат. К примеру, Михаил Хондакарян не стал разбираться, какие поломки были на старом моторе. Он просто взял и поменял его на другой, такой же 1JZ. Но на новую резину денег победителю первого этапа не хватило. В результате как ни старался Миша в парных заездах догонять ведущий автомобиль, из-за постоянного отсутствия зацепа «зацепиться» за соперника не удавалось. Из традиций этого года: снова не прошли квали девушки, и снова не успели достроить машины несколько «старых» пилотов.





#### Думы о дрифте

Наслушавшись мнений участников, начинаешь задумываться, нужна ли вообще Лубянка дрифтерам... И если не нужна, то получается, что замысел о проведении дрифт-мероприятия в центре столицы имеет исключительно политическую подоплеку? Показать дрифт «шишкам», которые за три года его существования в России до сих пор не узнали о нем? По-моему, их отношение к дымовой феерии красноречиво демонстрировал пятисотый «мерс» с мигалками, который периодически курсировал по участку трассы в перерывах между заездами. Так и хочется заорать слова из песни Back to the primitive, американской нью-метал группы Soulfly...

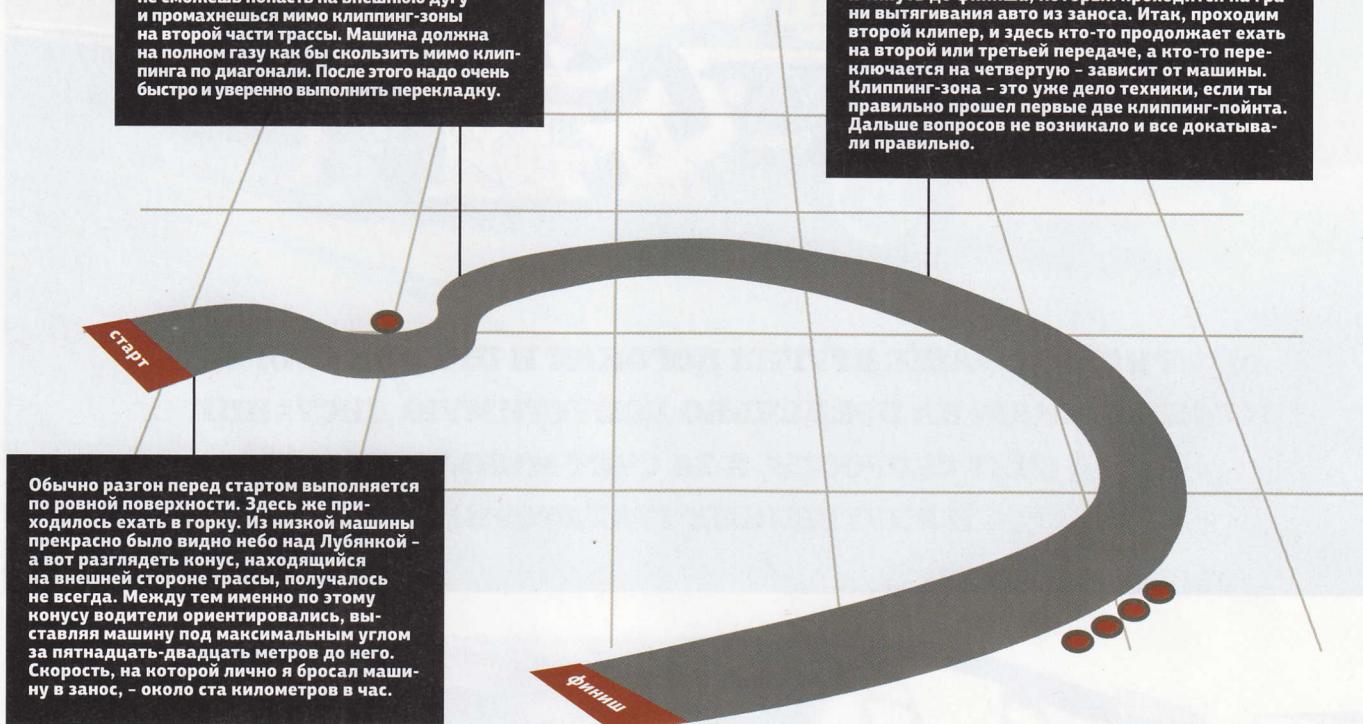
Первое место – снова у Кристапса Блусса. Почему в день России победил латыш? Большинство дрифтеров утверждают, что им попросту не хватает наката, тренировок, денег на улучшение автомобиля и даже денег на покупку свежей резины. У Кристапса же есть полностью обкатанная машина и запас опыта, позволяющий ему гораздо быстрее принаршиваться к траекториям новых трасс. А вот пилоты, которые уже катались с ним в парных заездах, латыша не боятся. Но на вопрос, чего не хватает, тоже единогласно отвечают: «тренировок».

Вообще складывается ощущение, что из-за отсутствия тренировок уровень российского дрифтинга, несмотря на жаркое лето, как будто бы замерз и застыл на месте. Судьям порой приходится выбирать из двух пилотов не того, кто проехал трассу гораздо лучше и эффектнее, а того, кто попросту меньше наложил. И если в начале сезона, при взгляде на внушительный список заявленных на этапы участников, возникали мысли о ТОП16, то после Лубянки, где даже в ТОП16 некоторые личности ездили с прямыми колесами, настрой потихоньку становится декадансным. **FRSG**

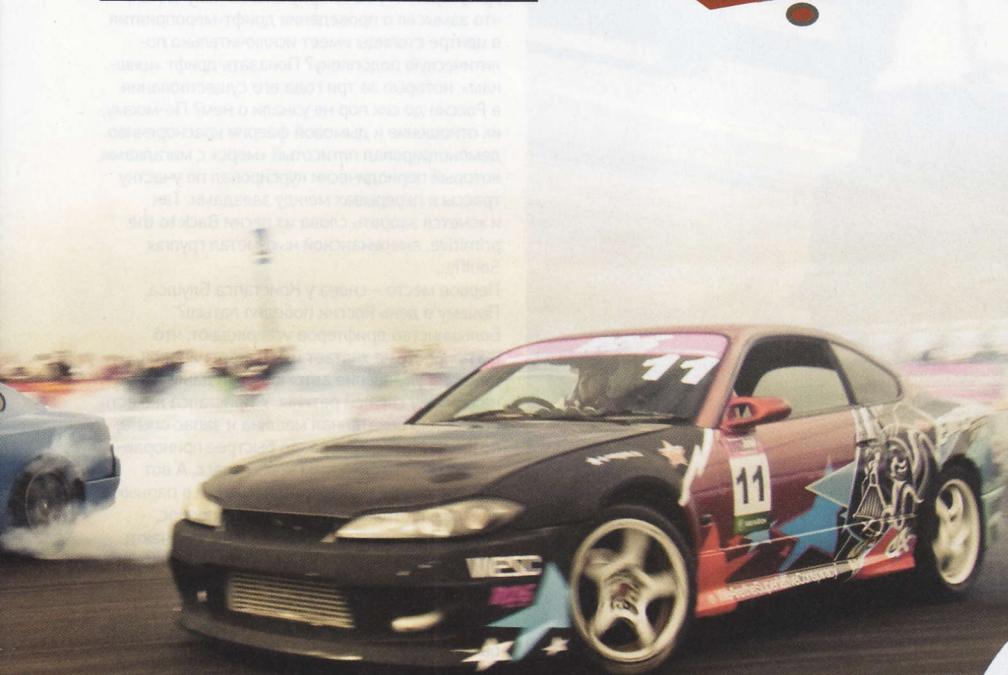
## ОЛЕГ ЦАПЛИК ИЗ КОМАНДЫ EVIL EMPIRE - ОДИН ИЗ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ТИТУЛ САМОГО ОБАЯТЕЛЬНОГО ДРИФТЕРА РОССИИ. НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО ИМЕННО ОН РАССКАЗАЛ НАМ О ТРАССЕ НА ЛУБЯНКЕ, ПОКА ЕГО СОПЕРНИКИ В СОННОМ СОСТОЯНИИ НА ВСЕ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЛИ ОДНОСЛОЖНО.

В заносе надо пройти как можно ближе к клиппинг-пойнту, расположенному на апексе небольшого изгиба. Но никаких «облизываний» клиппинга - иначе ты не сможешь попасть на внешнюю дугу и промахнешься мимо клиппинг-зоны на второй части трассы. Машина должна на полном газу как бы скользить мимо клиппинга по диагонали. После этого надо очень быстро и уверенно выполнять перекладку.

Наверное, самый важный момент - выйти на внешнюю дугу, при этом имея хороший угол, и тянуть до финиша, который проходится на грани вытягивания авто из заноса. Итак, проходим второй клипер, и здесь кто-то продолжает ехать на второй или третьей передаче, а кто-то переключается на четвертую - зависит от машины. Клиппинг-зона - это уже дело техники, если ты правильно прошел первые две клиппинг-пойнта. Дальше вопросов не возникало и все доказывали правильно.



Обычно разгон перед стартом выполняется по ровной поверхности. Здесь же приходилось ехать в горку. Из низкой машины прекрасно было видно небо над Лубянкой - а вот разглядеть конус, находящийся на внешней стороне трассы, получалось не всегда. Между тем именно по этому конусу водители ориентировались, выставляя машину под максимальным углом за пятнадцать-двадцать метров до него. Скорость, на которой лично я бросал машину в занос, - около ста километров в час.



# СЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

ПРОЕКТ ПОСТРОЙКИ ДРИФТОВОЙ BMW 135i ДЛЯ ПИТЕРСКОГО ДРИФТЕРА АЛЕКСАНДРА (ОН ЖЕ МИХАЛЫЧ) ВСТУПИЛ В СТАДИЮ ФИНАЛЬНОЙ СБОРКИ. ВСЕ ОСНОВНЫЕ УЗЛЫ И АГРЕГАТЫ УЖЕ СТОЯТ НА МАШИНЕ, И МАСТЕРА ЧЕШСКОЙ КОМПАНИИ ROBERT SENKYR MOTORSPORT НАЧАЛИ РАБОТУ НАД МЕЛОЧАМИ...

ЧАСТЬ 3



Текст:  
агент  
Red Hat



1

Сборка рабочего места водителя продолжается полным ходом. На коробке передач установлен отдельный радиатор охлаждения масла.



2

Внутри колесных арок все готово к установке колес.



ля тех, кто по каким-либо причинам пропустил предыдущие серии, напоминаем: цель проекта – создать из новой BMW 135i конкурентоспособный дрифткар, который и выглядеть будет отлично, и задать трепку царствующим в российском дрифте «японцам» сумеет. Благодаря основательному европейскому подходу к делу этот автомобиль может стать серьезным конкурентом для «японцев» и в соревнованиях Time Attack. Как отмечает Александр, сам факт обладания таким комплексно подготовленным и красивым автомобилем уже доставляет удовольствие, а в будущем станет радовать еще больше – когда машина будет готова к соревнованиям. В предыдущих сериях кузов был радикально облегчен и оснащен вварным каркасом безопасности. Установлен широкий аэрокит от Flossman. Мощность двигателя при помощи буст-апа увеличена до четырехсот сил. Вместо родной КПП – шестиступенчатая секвентальная от Hollinger. Основательно доработаны подвеска и тормоза. Какие работы проводятся сейчас – смотри на иллюстрациях.



3

Ручник выполнен по классическим канонам дрифта: огромный рычаг, который всегда под рукой и легок в пользовании.



4

Для вентиляции салона в приборной панели предусмотрели достаточно элегантные воздуховоды.



5

Радиатор, интеркулер и охладители масла заняли свои места.



6

Так как шильдики M1 не производятся, места в жабрах временно заняли шильды от M3. Но собо хочется рассказать о колесах. На фото – изготовленные на заказ колесные диски BBS – 18x10.5J спереди и 18x12.5J сзади, обутые в слики от Michelin. Это колеса для кольца. Под боком финские автодромы, есть трассы в Мячково и Нижнем Новгороде – Александру будет где развернуться.



7



8



9

Лючок бензобака. Обрати внимание на расширенную арку. Загибы на арках – это дополнительное ребро жесткости, а не косяк производителя обвеса.

С какой стороны ни посмотри, а подготовленный по гоночным канонам автомобиль безумно красив. Вернемся к колесам. Для дрифтинга путем тестов будут подбираться оптимальные диаметр и ширина колес. Скорее всего, это будут 17-дюймовые диски с резиной шириной 245 мм или чуть больше.



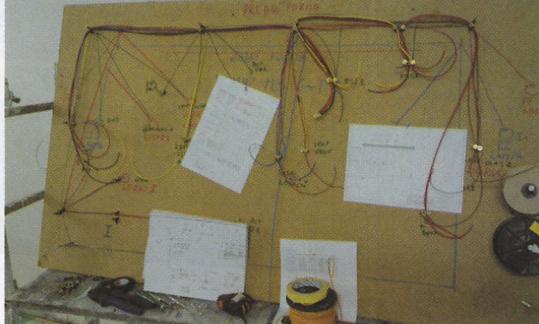
10

Аккуратно и не спеша механики размещают в автомобиле проводку. Кстати, это не доработанная путем удаления лишнего родная проводка, а полностью новая, созданная с учетом особенностей автомобиля.



11

Двигатель получил бустконтроллер, новые патрубки, новые армированные шланги и фитинги маслобукс. Плюс спортивную выхлопную систему. Вот и весь рецепт получения 400 л.с. на трехлитровом турбомоторе BMW.



12

Для езды в заносе спутниковая навигация и магнитола не нужны – а значит, новая приборная панель радует своим минимализмом! Самый главный прибор умеет отображать обороты, скорость, температуру воды и масла, а также давление масла. Особняком установлен дополнительный датчик температуры масла в коробке передач.

# РАЗГОН В ЧЕТЫРЕ НОГИ

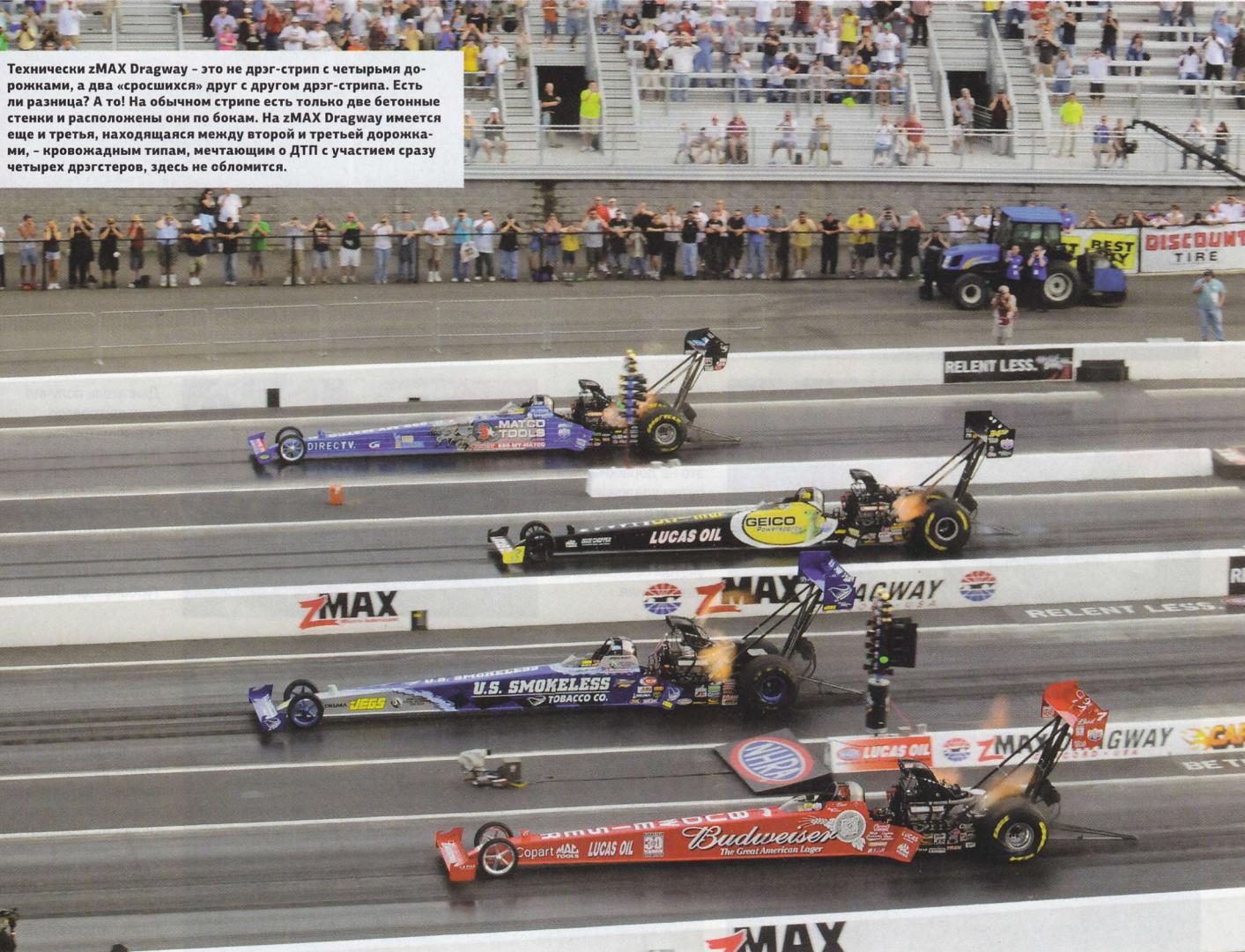
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ДРЭГ В АМЕРИКЕ КОЛБАСИТ НЕ НА ШУТКУ. В ПОЗАПРОШЛОМ СЕЗОНЕ ДИСТАНЦИЮ ЗАЕЗДА ДЛЯ САМЫХ МОЩНЫХ ДРЭГСТЕРОВ (КЛАССОВ TOP FUEL И FUNNY CAR) СОКРАТИЛИ С КЛАССИЧЕСКОЙ ЧЕТВЕРТИ МИЛИ ДО ТЫСЯЧИ ФУТОВ (305 М). А В ЭТОМ ГОДУ ВПЕРВЫЕ В РАМКАХ АМЕРИКАНСКОГО ЧЕМПИОНАТА NHRA ПРОШЛА ГОНКА, В КАЖДОМ ЗАЕЗДЕ КОТОРОЙ СТАРТОВАЛО ПО ЧЕТЫРЕ МАШИНЫ!..

Н

а сегодня в Америке есть один-единственный дрэг-стрип, где можно проводить заезды из четырех машин, – это zMAX Dragway в городе Шарлотт (штат Северная Каролина). Осенью прошлого года там прошла пробная гонка, а этой весной – полноценный этап чемпионата NHRA. Шума вокруг двух этих событий было много, но никто прямо не ответил на главный вопрос: а в чем смысл такого удвоения? Единственная версия, до которой додумались дрэг-фаны из редакции «Форсажа», – возможность сократить время телетрансляций. Воскресные заезды на этапах NHRA могут занимать больше пяти часов, и из-за этого у самого масштабного дрэг-турнира на планете нет никакой возможности втиснуться в сетку нормальных (т.е. не специализирующихся на спорте) американских телеканалов. На соревнованиях

в Шарлотт финалы провели за три с половиной часа – очень быстро по меркам дрэга, но по-прежнему непозволительно долго с точки зрения телевизионников...

Вообще активнее всех с идеей заезда из четырех машин носится Брутон Смит (на фото справа), владелец девяти гоночных трасс, в том числе четырех дрэг-стрипов. Он не боится вкладывать в строительство и реконструкцию автодромов огромные деньги: в итоге его трассы считаются самыми современными и на них проходит шесть этапов NHRA '2010 из двадцати трех. Отсюда – особые отношения с организаторами чемпионата: если Смит считал что-то «гениальным», руководство NHRA уже не решается называть это что-то полным дерьмом. Идеей four-wide (этим термином в Америке обозначают «езду вчетвером») Смит выел всем мозг еще больше десяти лет назад, когда достраивал



Текст:  
Кирилл  
Качнов

Фото:  
NHRA



трассы в Лас-Вегасе, – тогда от него кое-как отбились. Когда же в середине двухтысячных краны и бульдозеры появились на месте будущего zMAX Dragway, Смит (закопавший в трассу не меньше 65 миллионов долларов) выкотил из NHRA согласие на проведение гонок по непривычной схеме.



уже всего к «езде вчетвером» оказалась подготовлена стартовая «елка», которую мы считаем чуть ли не идеальным прибором. Как ты наверняка знаешь, на ней есть огни pre-stage и stage, по которым гонщики выставляют свои машины на старте. Добавляешь две

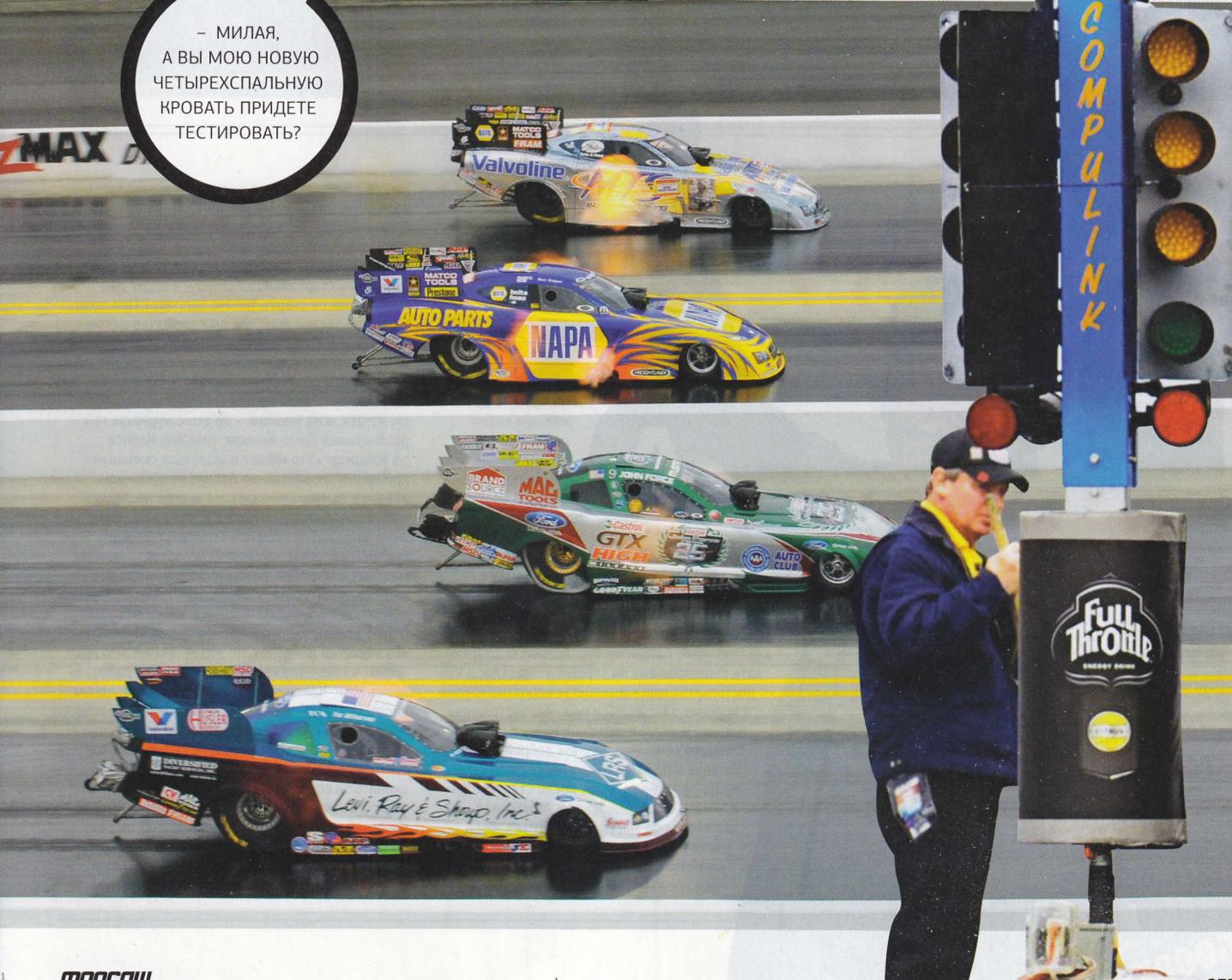
машины в заезд – будь любезен добавь две пары огней на стартовый светофор. Организаторы гонок на zMAX Dragway так и поступили: на «елке» появились четыре синих огня, отображавшие позиции автомобилей на соседней паре дорожек: внешние играли роль pre-stage, внутренние – роль stage. Еще одной проблемой мог стать берн-даун – так называют ситуацию, когда гонщики выставляются нарочито медленно, стараясь тем самым вывести оппонента из равновесия. Четыре машины могли «пропускать» друг друга на старт гораздо дальше, чем две. И пилот, выставившийся пер-

вым в заезде с тремя «хитрецами», смог бы тихо сойти с ума в ожидании, пока свои места занимают его никуда не спешащие соперники. Ситуация на выходе сложилась странная. В предстартовом мандроже больше половины пилотов тут же перестали понимать, в какой последовательности должны загораться лампочки и какая комбинация огней должна «сложиться», чтобы судьи дали старт заезду. А судьи в каждом зазевавшемся спортсмене были готовы увидеть нарушителя стартовой процедуры. В результате первые квалификационные заезды (тренировки на этапах NHRA не предусмотрены) были сущей комедией: одни пилоты рвали с места раньше времени, для других зеленый сигнал светофора становился крупным сюрпризом (они-то думали, что соперники еще только занимают стартовые позиции), а судьи раздавали наказания направо и налево – стараясь дисциплинировать пилотов, но на деле только усугубляя их растерянность.



– МИЛАЯ,  
А ВЫ МОЮ НОВУЮ  
ЧЕТЫРЕХСПАЛЬНУЮ  
КРОВАТЬ ПРИДЕТЕ  
ТЕСТИРОВАТЬ?

В теории все просто:  
старт дается, когда  
горят все 12 огней pre-  
stage и stage. Но не-  
редко гонщик ставит  
машину очень близко  
к стартовой линии,  
огни stage гаснут –  
и соперники тут же  
начинают пугаться...



Кори МакКленатан выиграл гонку в классе Top Fuel, хотя команде пришлось восстанавливать машину после первого раунда финалов: задняя покрышка его драгстера лопнула в момент пересечения финишной линии...



Джон Форс, легендарный четырнадцатикратный чемпион NHRA, выиграл гонку и возглавил общий зачет чемпионата в классе фанни-каров



американские драг-рейсеры любят громкие фразы вроде: «Когда у тебя под педалью газа восемь тысяч сил, а на все про все четыре секунды – каждая мелочь может сделать тебя лузером». Гонка на zMAX Dragway подтвердила, что такие фразы – не просто высокопарный треп. Лучшие драг-команды Америки со стороны кажутся совершенными механизмами, готовыми бесперебойно штамповать супервремена на стрипе, а оказалось, что достигнутая ими гармония невероятно хрупка и норовит рассыпаться при незначительном (наш взгляд) изменении правил игры.

Возьмем гонщиков. Судьба доброй половины заездов в профессиональном драге решается в течение секунды после старта: один поймал сцепление, другой забуксовал – после этого оба могут расслабиться, ведь у допутившего ошибку шансы отыграться уже нет. При трех соперниках логика «план или пропал» уже не работает: «Валить

на все деньги надо независимо от послестартового расклада, – рассказывает Рон Кэлпс, пилот фанни-кара. – Ты засиделся на старте – а вдруг две машины стартовали еще хуже и есть шанс, финишировав вторым, пробиться в следующий раунд? Ты стартовал идеально – а вдруг два парня ушли со старта так же здорово? При этом в парном заезде опытный драг-рейсер в целом неплохо представляет, где находится соперник и что с ним происходит. Здесь же происходящее на четырех дорожках не отследить ни глазами, ни ушами...». Такая неопределенность отражается, кстати, и на машине – об этом журналистам рассказал Джек Бекмэн, товарищ Кэлпса по команде: «Это может показаться смешным при наших скоростях, но далеко не в каждом заезде я выжимаю из мотора все до последней «лошади». Иногда – к примеру, когда соперник очевидно слабее тебя или стартует по менее быстрой дорожке – можно использовать компромиссные настройки, которые позволяют выиграть, не доводя мотор до предела. При трех соперниках такого себе позволить нельзя: в каждом заезде целью должно быть рекордное время. И плевать, что мотор на пределе». Но это не значит, что крючифам – гоночным инженерам команд – работать легче. Крис Каннингэм, работающий еще с одним пилотом фанни-каров, Бобом Таской III, называет гонку в Шарлотт ночным кошмаром настройщика: «И на обычных гонках у меня нет времени смотреть сериалы в трейлере, а здесь, когда надо следить за состоянием сразу четырех дорожек, я просто зашивался. Особенно хреново то, что по одной из дорожек твой пилот может ни разу не проехать за всю гонку. И если вдруг именно эта дорожка выпадет вам в финале – настраивать под нее машину придется буквально вслепую».

# 60 против 3



Дорожки на zMax Dragway пронумерованы слева направо...



отя до весны этого года заезды в четыре машины не проводились в рамках этапов NHRA, в шестидесятых и семидесятых годах такая схема была достаточно популярна. Фил Берджес, редактор еженедельной газеты

National Dragster (для американских дрэг-фанов она как «Правда» для жителей СССР), в своем блоге на сайте [www.nhra.com](http://www.nhra.com) выложил несколько ценных снимков. Включая фото заезда, в котором принимают участие сразу четыре джет-кара (машины с реактивным двигателем)!. Один из «народных корреспондентов» Берджеса припомнил, как в шестидесятых дрэгстеры класса Jr. Fuel стартали вчетвером на обычном двухполосном стрипе: «Главной задачей было не забыть, что тебе отведена только половина стандартной дорожки. Пара гонщиков после старта на автомате вырвались на середину дорожки – и едва увернулись от стартового светофора!» А кое-кто вспомнил, что в тридцатые годы на соляных озерах иногда проводились заезды, где параллельным курсом к финишу неслись до дюжины машин! **FRSG**



...и самой быстрой на протяжении всего уин-энда считалась дорожка номер два

**Т**ак распределились голоса, когда вопрос об отношении к дальнейшему проведению гонок four-wide обсуждался в PRO – Professional Racers Owners Organization, своеобразном профсоюзе участников NHRA. Проголосовав, участники совещания сели писать коллективное письмо Тому Комптону (президенту NHRA), где перечислили конкретные претензии. Под номером один упомянут якобы снизившийся уровень безопасности – но сделано это явно для красного словца: к этому пункту нет никаких объяснений и пояснений, в то время как другие пункты «разжеваны» весьма тщательно. Второй минус – стартовые процедуры, в которых запутались и гонщики, и зрители.

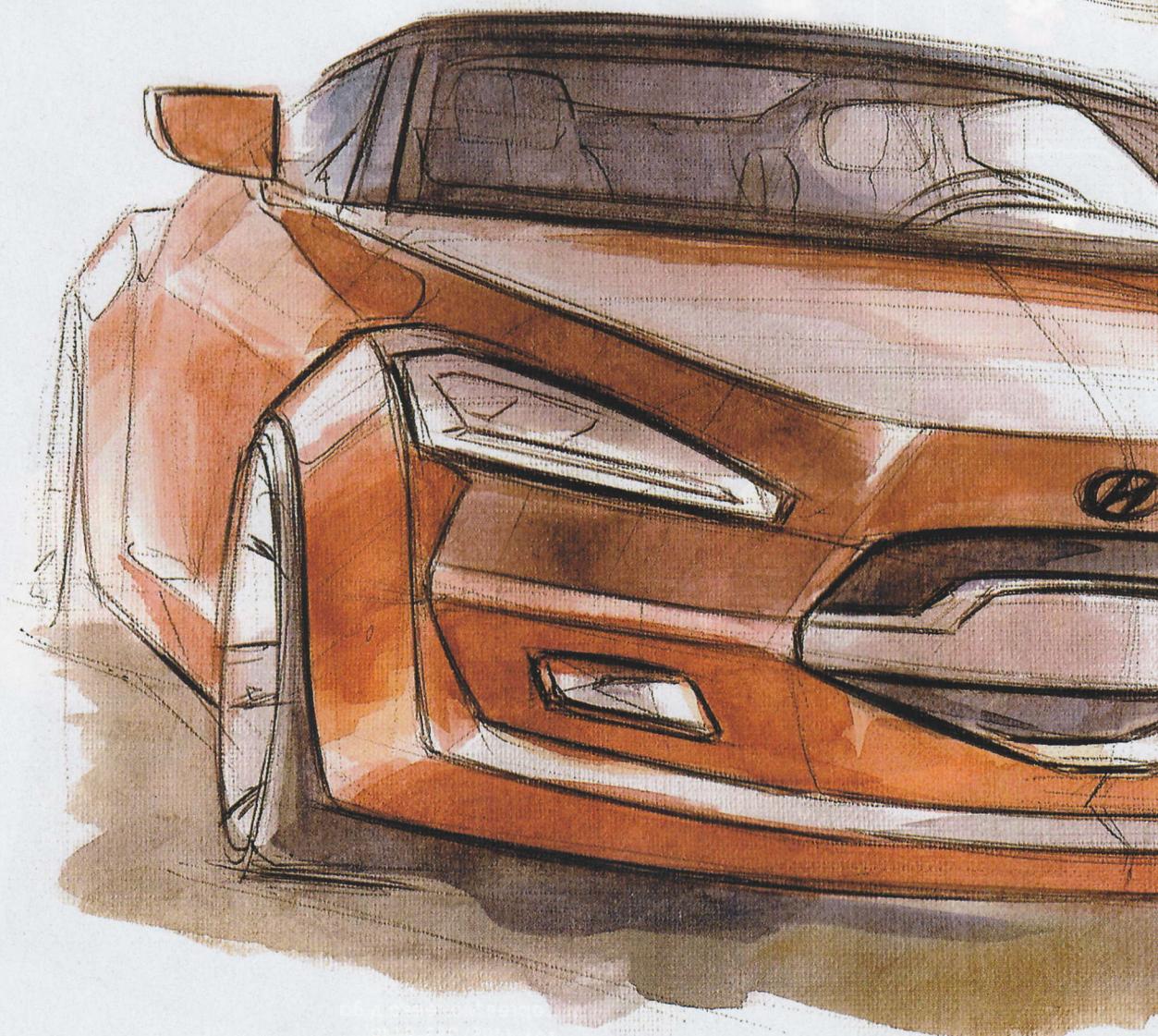
Третий пункт – специфика телетрансляции: мол, когда оператор пытается уместить в кадре сразу четыре машины, дрэгстеры на экране становятся махонькими, а спонсорские наклейки на них и вообще хрен кто разглядит (кстати, каналу ESPN2 пришлось в Шарлотт использовать на семь камер больше, чем обычно). Наконец, четвертый пункт

обвинений звучит особенно убедительно: «И вообще все это было похоже на цирк!»

Дрэг-общественность отнеслась к заявлению PRO по-разному. Одни его поддерживают и говорят, что не надо усложнять базовые процедуры дрэга, а раз Брутон Смит так прется от заездов в четыре машины – пусть проводят в этом формате какую-нибудь внезачетную «гонку всех звезд» (команды и гонщики, кстати, не против). Другие указывают на странные обстоятельства, в которых появилось заявление PRO. Говорят, что совещание состоялось во время субботней квалификации в Шарлотт – то есть в дикой спешке, и у его участников не было времени в спокойной обстановке разложить по полочкам все плюсы и минусы. Причем голосовали открыто – и есть подозрение, что в такой ситуации многие гонщики присоединились к мнению своего шефа и голосовали против, хотя в душе были только за. «И вообще, – пишет один из дрэг-обозревателей, обращаясь к командам и гонщикам, – вы по десять раз за сезон требуете от NHRA каких-то инноваций, требуете придумать что-то свежее и нетривиальное. А когда вам это свежее принесли на блюдечке – воротите нос!» Последнее слово в итоге осталось за NHRA: организаторы объявили, что в следующем году весенняя гонка в Шарлотт снова пройдет в формате four-wide. Интересно знать, как на это отреагируют гонщики и команды. Ведь в своем письме они заявили прямым текстом: «Мы не примем участие в этапе чемпионата NHRA, если на нем будет использована схема four-wide».

# HYUNDAI COUPE

КАЗАЛОСЬ БЫ, ЕСЛИ У HYUNDAI ЕСТЬ ЗАДНЕПРИВОДНЫЙ GENESIS COUPE, ЧЕЙ МОТОР ЯВЛЯЕТСЯ БЛИЗКИМ РОДСТВЕННИКОМ ДВИГАТЕЛЯ EVO X, – КТО БУДЕТ ВСПОМИНАТЬ О ПЕРЕДНЕПРИВОДНОМ COUPE? НО О НЕМ ВСПОМИНАЮТ И ФАНАТЫ МАРКИ, И САМ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ, КОТОРЫЙ ГОТОВИТ К ПРЕМЬЕРЕ МАШИНУ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ...





Дизайн:  
Мартин  
Амазарян

Концепт-кар Veloster был представлен на автосалоне в Сеуле еще в 2007 году. Название образовано от корня Velocity (скорость, или, точнее, быстрота) и окончания слова roadster. Серийное воплощение Veloster должно сменить Hyundai Coupe, но в соответствии с новой концепцией обозначений купе может получить цифровой индекс: английский журнал Autocar предполагает, что он будет выглядеть как i40c. Нет-нет, не четыре литра. Цифры у Hyundai просто обозначают класс: то есть 40 – это чуть покрупнее, чем 30, но не так круто, как 55. Мотор на самом деле будет всего 1,6 л, зато мощностью 140 л.с. благодаря непосредственному впрыску бензина и изменяемым фазам газораспределения. Турбоверсия этого мотора вполне может развивать и все двести лошадиных сил.

Главный соперник компактного купе Hyundai и вообще как бы эталон купе класса «С» – Volkswagen Scirocco. На него Hyundai Veloster aka i40C похож даже силуэтом: покатая крыша и почти вертикальное заднее стекло. Фанаты могут вспомнить, что когда-то такой формой отличались трехдверные Honda Civic. Она приближается к идеальной по аэродинамике, как выяснил почти сто лет назад профессор Камм, именем которого ее и называют.

Говорят, что корейцы готовы все-таки отойти от канонов и поставят справа (а для Великобритании и прочих право-рульных островов – слева) полуторы двери, то есть дверь с дополнительной секцией для доступа на заднее сиденье, как у Mazda RX-8. Хотя кому нужно заднее сиденье в настоящем купе? Но ведь должен же этот «кореец» хоть в чем-то обойти европейцев!



С САМОМНЕНИЕМ У ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ПРОБЛЕМ НЕТ: МЫ ЕЩЕ ТОЛКОМ НЕ ПОНЯЛИ, ГДЕ И КАК ИХ ПОДЗАРЯЖАТЬ – А ОНИ УЖЕ НОРОВЯТ ОБОГНАТЬ ПО ЦЕНЕ САМЫЕ ДОРОГИЕ АВТОМОБИЛИ С БЕНЗИНОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ!..



Текст:  
Валерий  
Чусов

# БЫСТРО, ЧИСТО, ДОРОГО

## К

омпания NLV Solar не занимается автомобилями. И когда в прошлом году на салоне в Женеве был выставлен макет автомобиля Quant, большинство журналистов уверенно называли его продуктом знаменитой шведской фирмы Koenigsegg, на стенде которой Quant был представлен. Но на самом деле шведы были лишь исполнителями идеи, а заказчиком и соавтором концепции стала NLV Solar. Она занимается новыми технологиями, включая солнечные батареи и аккумуляторы, автомобиль же ей понадобился как носитель ее разработок, показывающий возможности их применения. Так когда-то Boeing создал авиакомпанию United Air Lines, которая эксплуатировала его самолеты, а Motorola затеяла систему спутниковой связи Iridium.

## ЭЛЕКТРОПРИВОД, КАРБОН ВНУТРИ И СНАРУЖКИ, ЧЕ- ТЫРЕ МЕСТА И ДИНАМИКА СУПЕРКАРА – НОВАЯ МОДА ДЛЯ МИЛЛИАРДЕРОВ

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА: **1680** КГ  
МОЩНОСТЬ: **816** Л.С.  
КРУТИЯЩИЙ МОМЕНТ: **1500** НМ  
СКОРОСТЬ: **377** КМ/Ч  
РАЗГОН: **2,8** С ДО 100 КМ/Ч  
ЗАПАС ХОДА: **500** КМ



Основа Quant – несущий каркас, отформованный из листов углепластика и образующий днище кузова с тоннелем в середине и коробчатыми порогами. Такую же конструкцию с карбоновым каркасом использует Koenigsegg для своих суперкаров. В центральном туннеле размещаются аккумуляторные батареи или топливные элементы. По данным NLV Solar, ее разработки обеспечивают аккумуляторам возможность очень быстрого заряда и очень большую емкость. Обещают, что за 15-20 минут батареи наберут достаточный заряд для пробега в 500 км – то есть все практически так же, как в случае с бензиновым автомобилем. Эти аккумуляторы вроде бы избавлены и от другого недостатка: количество циклов заряда-разряда не ограничивается, так что если их не разрушить, то они прослужат не меньше, чем сама машина, – как бензобак.

Правда, в технических характеристиках упоминается вес батареи – 500 кг, «включая охлаждающую жидкость». Чудес не бывает: видимо, повышение отдачи сопровождается новыми проблемами, на этот раз связанными с перегревом батарей.



Внешние панели кузова, как и каркас, планируется сделать из углепластика. Расчетная снаряженная масса Quant в 2009 году была 1780 кг, а прототип 2010 года весит 1680, при том что батареи даже потяжелели: в 2009 году говорили, что их вес 450 кг, а теперь уже 500. То есть кузов облегчен минимум на 150. Без ущерба безопасности и прочности это возможно только при использовании самых современных материалов. Сам понимаешь, сколько будет стоить карбон по кругу. Поэтому в процессе подготовки второго прототипа NLV Solar решила не стесняться и с характеристиками машины. Если на первом образце речь шла о двух электромоторах суммарной мощностью 512 л.с., то теперь Quant получил четыре, по 150 кВт каждый.

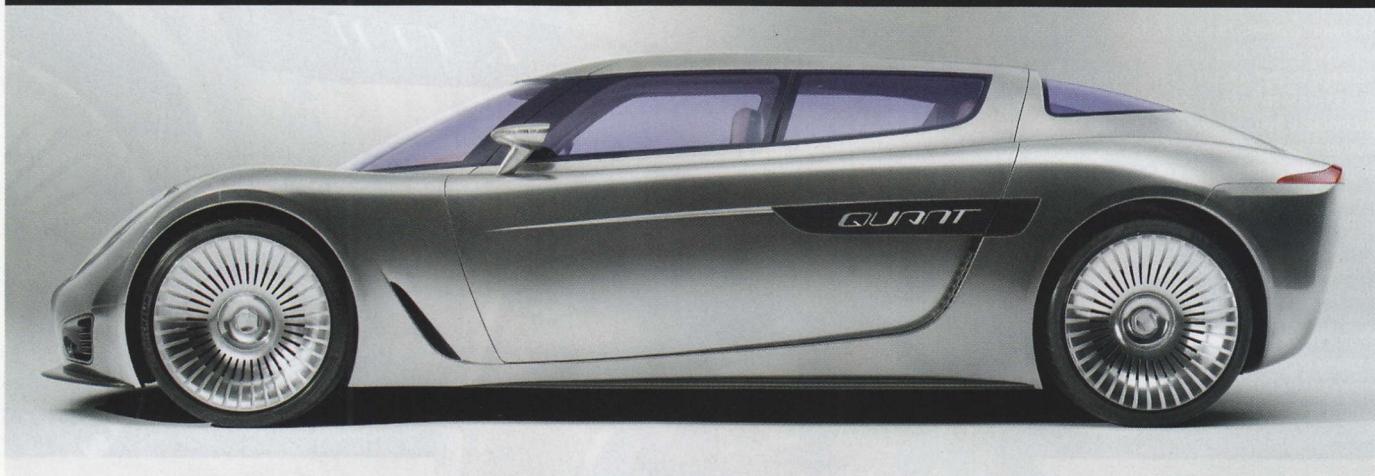
То есть их суммарная мощность – 816 л.с.! А крутящий момент – 1500 Нм. Обещания, что Quant набирает сотню с места за 2,8 секунды, выглядят вполне реалистично. И максимальная скорость в 377 км/ч (в имперских единицах число получается круглое – примерно 235 миль в час) тоже не кажется преувеличением.

Появившийся в виде макета в 2009 году Quant в этом году получил интерьер и был представлен не только на салоне в Женеве, но и на Top Marques Monaco – единственной в мире выставке, где участвуют исключительно суперкары. Здесь машину осмотрел известный ценитель автомобилей князь Альбер II. По плану, к концу этого года будет готов прототип для испытаний, в 2011 он будет доведен до создания серийного образца, а в 2012 должно начаться производство.

Весь кузов, включая стекла, покрыт фотоэлементами в виде тонкой пленки на основе пирита. Эта разработка NLV Solar отличается не только своей незаметностью, но и рекордной эффективностью. Их солнечная батарея превращает в электричество до половины энергии света! Сегодня вполне приличным считается КПД даже в 10 процентов,

хорошим результатом – 25, а NLV обещает довести средний уровень до 38 процентов. Правда, даже такой блестящий результат не позволит Солнцу стать движущей силой: солнечный свет при полном отсутствии облаков приносит на Землю в самый жаркий день чуть больше 1 кВт на квадратный метр. Так что примерно с 10 «квадратов», за-

нимаемых машиной, даже летом на экваторе удастся снять меньше 10 кВт. Этого достаточно для движения машины на средней скорости, но не хватит для разгона. Поэтому фотоэлементы предназначены для питания вспомогательных систем вроде кондиционера, а в основном аккумуляторы придется заряжать от сети.



В характеристиках на сайте [www.nlv-quant.com](http://www.nlv-quant.com) уже есть графа для цены, но пока не указана конкретная цифра. Она будет как минимум шестизначной. Ведь электромобили повторяют судьбу большинства новинок: на рынке они поступают «сверху» и пока остаются скорее предметом роскоши. Практически во всех классах электромобили примерно вдвое дороже аналогичного по комфорту и характеристикам обычного автомобиля. Теперь представь себе четырехместный роскошный автомобиль, который ездит быстрее всех конкурентов... Да-да, возможно, шести цифр для цены Quant и не хватит. Может, он и не превзойдет Bugatti Veyron с его миллионом евро, но за миллион долларов продукт NLV Solar может перевалить без особых сложностей. Дешево хорошо не бывает, и удовольствие ездить без выхлопа пока доступно лишь богатым.

## ВСЯ ПОВЕРХНОСТЬ NLV QUANT ПОКРЫ- ТА СЛОЕМ ФОТОЭЛЕ- МЕНТОВ. ИХ КПД ДОСТИГАЕТ РЕКОРД- НЫХ 50 ПРОЦЕНТОВ!

Каждая из двух поднимающихся дверей открывает доступ к переднему, и к заднему сиденью. Автомобиль получил четырехместным, поскольку салон делит мощный туннель в середине, в котором размещены аккумуляторы. К тому же он придает жесткость кузову. В этом ему помогают коробчатые пороги. Они получились высокие, и с ними лучше сочетаются поднимающиеся двери, как у Mercedes-Benz 300 SL. Их двойное назначение помогло избавиться от центральной стойки и упростить и облегчить конструкцию. Однако для удобства пассажиров каждому из них предоставили отдельное открывающееся боковое стекло. Хотя зачем это нужно при наличии трехзонного климат-контроля?





# КОРЕЙСКИЙ ТЕРМИДОР

**R**

enault придумала тип кузова хэтчбек и уже полвека свои топ-модели дела-ла именно с пятью дверями – класси-ческие седаны она оставляла для бо-лее скромных семейных моделей.

Апогеем этой темы стал Vel Satis – помесь минивэна и лимузина, чрезвычайно элегантный и комфортабельный изнутри, но, выражаясь сдержанно, немного слишком оригинальный внешне. Именно этой любви к оригинальности мы обязаны тем, что флагманы Renault мы видим только там, где автомобиль обязан быть французским и дорогим: у французских чиновников и начальников или на фестивале в Канах. Продажи Vel Satis оказались в несколь-ко раз меньше, чем планировалось. Например,

в России этих хэтчбеков продавали букваль-но по одной–две штуки в месяц. Свежесть сти-ля любят в классах поскромнее – эксперименты дизайнеров Renault в более массовых сегмен-тах С и В были восприняты покупателями куда более благожелательно. Естественно, на сме-ну столь длительным и неудачным попыткам внедрить революционные идеи приходит кон-серватизм. Как когда-то участники Великой Французской революции устроили контре-воловий Термидор, избавившись от са-мых рьяных своих соратников, так и Renault те-перь вспоминает о седанах. И результат этой контреволюции первыми увидим мы – именно на Московском автосалоне в конце августа за-планирован дебют Renault Latitude.

ДЛИНА: **4,89** М

ШИРИНА: **1,83** М

ВЫСОТА: **1,49** М

БАЗА: **2,76** М

ДВИГАТЕЛИ: **2,0** Л/140 Л.С., **2,3** Л/170 Л.С., **V6 3,5** Л/240 Л.С.

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА: **1470** КГ



RENAULT ПРИДУМАЛА ХЭТЧБЕК И С ТЕХ ПОР ИСПОЛЬЗОВАЛА ЭТОТ ТИП КУЗОВА ДЛЯ ВСЕХ СВОИХ САМЫХ ДОРОГИХ МОДЕЛЕЙ. НОВАЯ LATITUDE СТАНЕТ ПЕРВЫМ СЕДАНОМ – ФЛАГМАНОМ RENAULT ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПОЛВЕКА.



Текст:  
Валерий  
Чусов



Фото:  
Renault

# RENAULT LATITUDE

## Интернационал

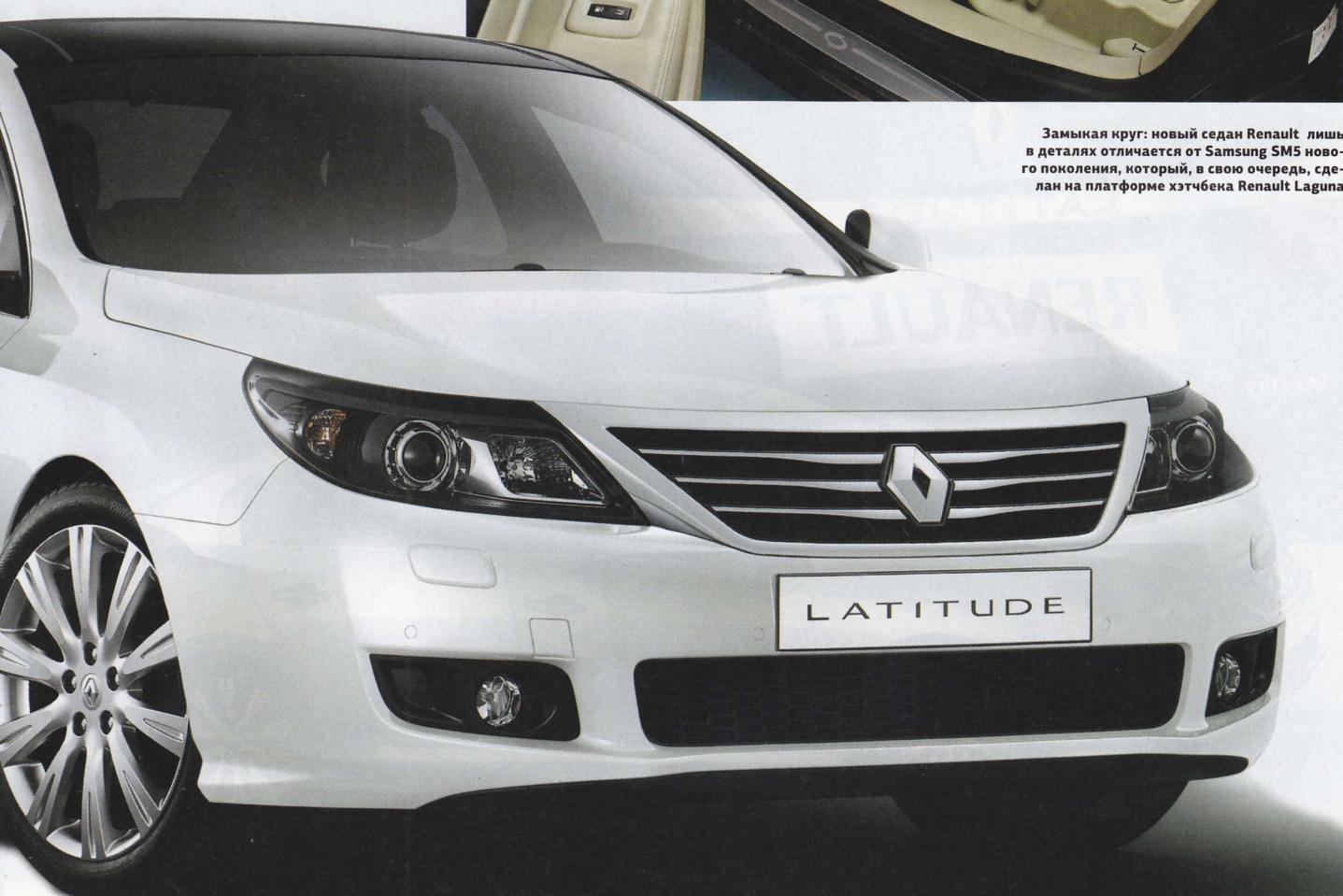
Москва – вполне адекватный выбор места для дебюта этого седана. В России ведь взгляды на всякие «новомодные» европейские штучки типа хэтчбеков скорее азиатские, чем европейские: ну не любим мы их, потому что «солидная машина должна иметь нормальный багажник». К тому же Москва как раз примерно посередине между Кореей, где будут делать эту машину, и Францией, где ее придумали.

В сущности, Renault Latitude – совсем немногого переделанная модель Samsung SM5. Которая, в свою очередь, представляет собой седан на платформе уже известной у нас Renault Laguna.

Интересно, что предыдущее поколение SM5 также попробовали в роли флагмана Renault – ее продавали под названием Renault Safrane в странах Персидского залива и в Мексике. Вот они, преимущества глобальных альянсов: берем вроде одну машину, а порадовать можем разных покупателей под разными брендами. Правда, Latitude будет радовать покупателей в довольно небольшом числе стран: судя по выбору



Замыкая круг: новый седан Renault лишь в деталях отличается от Samsung SM5 нового поколения, который, в свою очередь, сделан на платформе хэтчбека Renault Laguna



вариантов на [www.renault-latitude.com](http://www.renault-latitude.com), будущие обладатели этой модели живут в Алжире, Марокко, Турции и России. Первые две страны – бывшие колонии Франции, а в России и Турции есть филиалы Renault. Но Latitude запустят осенью также в Австралии, Мексике и странах Азии и Персидского залива.

### Искусство жить

Французы известны своим умением создавать роскошь и комфорт минимальными средствами, но с Latitude они не стеснялись. В салоне предусмотрены три зоны климат-контроля, встроенный в водительское кресло массажер, двухрежимный ионизатор воздуха с ароматизатором (привет Citroen и Peugeot!), а также аудиосистема от знаменитой Bose и не столь заметные, но очень удобные мелочи типа карточки-ключа. Что тут опция, а что войдет в стандартное оборудование – объявят ближе к началу продаж. Точно не будет опцией багажник – один из самых вместительных в своем классе. Очень современно машина выглядит и снаружи: биксенон впереди и светодиоды в задних фонарях. Судя по обещаниям предоставить «широкий выбор силовых агрегатов», который «превзойдет конкурентов», к уже имеющемуся на Samsung SM5 двухлитровому мотору от Nissan добавится и V6 из того же источника. Не исключено, что это может быть даже 3,5-литровый мотор, который сейчас ставят на Renault Laguna Coupe.

Осталось только узнать, по каким ценам будет продаваться новая модель. Хэтчбек Laguna у нас стоит 980 тысяч рублей со 170-сильным двухлитровым турбо. Седан, естественно, чуть покрупнее и должен стоить дороже. Хотя это может оказаться не так, если у него будет более скромный двигатель, – корейцы для старта своего SM5 выбрали версию без наддува, мощностью 140 л.с. Но что гадать – ждать осталось недолго, салон открывается уже 25 августа. Тогда все и узнаем. **FRSG**



Салон Latitude напоминает Laguna, но оснащен богаче: здесь появится трехзонный климат-контроль





Текст:  
Вадим  
Рошин



Фото:  
Алексей  
Миляев



Фото:  
Иван  
Кузнецов

# И

так, у нас в руках новая Opel Astra в максимальной комплектации Cosmo и с мотором 1,6 Turbo. Задача – выяснить, подходит ли это авто на роль тачки для молодого человека, который большую часть времени проводит за рулем, постоянно толкается в московских пробках, ездит за город и посещает ночные гонки и трек-дни. Так как все эти чудесные действия мне предстояли на выходных – я забрал «Астру» из салона и...

## Вот моя деревня

...сразу же встал в пробку на выезде из Москвы. Хотя, особого напряга я по этому поводу не почувствовал. Сиденья удобные, климат-контроль делает свое дело, аудиосистема также способствует релаксу. Выбравшись, наконец, из затора, я отправился за город, дабы посетить дачу и проверить, как поведет себя «Астра» на не совсем асфальтированных дорогах. Могу вас заверить – ведет она себя хорошо! Ямы и «лежачие полицейские» практически не чувствуются, подвеска на удивление мягко проглатывает неровности, словом, прыгать по кочкам на этой машине достаточно комфортно. На пустынной дороге получилось даже немного притопить газ, но, конечно, этого мало, чтобы составить мнение о динамике авто. Ясно пока одно – она достаточно быстрая, нужно только научиться этим правильно пользоваться.

Данное фото – из серии  
«А вам слабо?». Да,  
именно так мы тестиру-  
ем машины...



# СЕМЕЙНАЯ

НЕ ГОНКАМИ ЕДИНЫМИ ЖИВ ЧЕЛОВЕК. КРОМЕ НИХ В НАШЕЙ ЖИЗНИ ЕСТЬ ЕЩЕ КУЧА ПРИЯТНЫХ И НЕ ОЧЕНЬ ДЕЛ. Я, НАПРИМЕР, НАХОЖУСЬ В ПОСТОЯННОМ ПОИСКЕ АВТОМОБИЛЯ, КОТОРЫЙ БЫ ПОЗВОЛИЛ МНЕ СПРАВЛЯТЬСЯ СО ВСЕМИ ЭТИМИ ДЕЛАМИ, КОМФОРТНО И БЫСТРО ДОСТАВЛЯЛ БЫ МОЕ БРЕННОЕ ТЕЛО ИЗ ТОЧКИ «А» В ТОЧКУ «Б» И ПОЗВОЛЯЛ БЫ, ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ, КАК СЛЕДУЕТ «ПОХУЛИГАНИТЬ» НА ДОРОГЕ. ДУМАЕШЬ, МОИ ПОИСКИ БЕСПОЛЕЗНЫ? ЗНАЕШЬ, ПОСЛЕ ОБЩЕНИЯ С ЭТОЙ «АСТРОЙ» Я УЖЕ В ЭТОМ НЕ УВЕРЕН.



# Я РАКЕТА



На удивление, на треке машина не «рассыпалась», а проявила себя достойно

### Нелегальный тест

Пятница, вечер – самое время для того, чтобы посетить какое нибудь нелегальные покатушки на 402 метра. После долгих поисков достойных мероприятий я остановился на гонках ISRTeam, куда в итоге и направился. Удивительно, что «Астра» вызывала у зрителей больше интереса чем какой-нибудь затюненный вусмерть «Тайп-р», а участники заездов постоянно подходили и спрашивали сколько в ней лошадей. Сил, кстати, в недрах нового мотора, кроется не так уж и мало, целых 180. Комплектуется такой двигателем, к сожалению, пока только шестиступенчатым «автоматом». В гамме производителя есть еще один турбомотор, объемом 1,4 литра, который можно заказать как на «ручке», так и с АКПП. Но, даже учитывая вялый автомат, установленный на тестовой машине, едет она неплохо. Естественно, «боевые» турбированные авто уезжали от меня на несколько корпусов, но в заездах с автомобилями, под напором которых от 150 до 200 сил «Астра» часто приходила первой. А ведь есть еще волшебная кнопочка Sport, о которой стоит сказать особо. При активации спортивного режима вся подсветка приборной панели становится красной (вместо стандартной белой), передачи переключаются на 6500 оборотов, подвеска становится жестче а руль ощутимо тяжелее. Видимо, инженеры Opel хорошо поработали над настройкой машины, разница между стандартным и спортивным режимами чувствуется сразу. Дабы обеспечить полную чистоту эксперимента я отключал на старте систему притормаживания колес при пробуксовке и трогался с 2500 оборотов. В таких условиях машина весьма резво «выстреливала» и обогнала достаточно серьезных соперников. Владелец Toyota Camry с мотором 2,4 литра, невесть как забредший на гонки, тоже захотел проверить, на что способна «Астра» и получил в итоге проигрыш в 5 корпусов, и это притом, что я даже не включал спорт-режим и трогался «с нуля!» В общем, получив необходимую порцию адреналина и респектов от зрителей, я отправился тестиировать «Опель» на Смотру. Достойных соперников там не на-

**ASTRA КАК БУДТО ЧУВСТВУЕТ НАСТРОЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ И ПОДСТРАИВАЕТСЯ ПОД НЕГО. ПОЭТОМУ ОНА ОДИНАКОВО ПОНРАВИТЬСЯ КАК ЛЮБИТЕЛЯМ «ТОПИТЬ», ТАК И ПОКЛОННИКАМ ПЛАВНОГО СТИЛЯ ЕЗДЫ.**

По уже сложившейся традиции, мы всей редакцией повезли «Астру» на смотрины к «родственницам». Ребята из ОРС клуба (который, кстати, на днях очередной день рождения) с радостью приняли наше предложение протестировать новую модель и, посидев по очереди в салоне, изъявили желание покататься. После нескольких скоростных прохвачатов по Краснопресненской набережной однозначный вердикт был вынесен. ОРС-шники сочли машину весьма шустрой, до их тачек, конечно, она недотягивает, но и не претендует на это. А вот внутреннее убранство и внешний вид понравились всем: новая «Астра» смотреться очень симпатично и весьма агрессивно, а богатство оснащения достойно машины классом повыше.





Теперь салон «Астры» выглядит именно так – стильно и эргономично



Цифра 260 на спидометре – не хвастовство. Мы разогнали данный аппарат до 250 км/ч, и это явно не предел

шлось и, покрасавившись перед обитателями клубм, я поехал на другую культовую дорогу – МКАД, наш самый любимый автодром и место для замеров скорости. А по дороге я сцепился с розовым кабриолетом «Пежо» с эффектной блондинкой за рулем и, приедя первым к следующему светофору, разжился номером телефона. =)

### МКАД - полет нормальный

Вырвавшись на МКАД, я решил разогнать «Астру» как следует. Разгон с нуля у нее достаточно быстр, глазом не успеваешь моргнуть – как на спидометре уже 150. Но это же не предел! До 190 машина разогналась практически без «тупки», характерной для моторов малого объема на высоких скоростях, да и когда стрелка перевалила за 200 двигатель продолжал достаточно ощутимо откликаться на педаль газа. 250 км/ч – а стоит ли больше? Возможно, ведь машина даже на такой скорости ведет себя очень уверенно – подвеска собрана, при перестроениях она точно следует траектории и не «плывает» в колее, несмотря на 18-ти дюймовые колеса с широкой резиной. Но все-таки, водительская корочка мне дороже, поэтому,бросив скорость, я направился к дому. Езда по МКАД днем, в потоке, еще интереснее. Благодаря жесткой подвеске и отточеному управлению носиться между рядами на «Астре» – одно удовольствие. Мотор позволяет постоянно иметь под ногой приличный запас мощности

для обгона, а тормоза от-

лично подходят для подобных игр. Более того, в спорт-режиме «Астра» сама подзадоривает водителя, постоянно обеспечивая ровную тягу. За все то время, что я на ней ездил – я крайне редко двигался в одном ряду, постоянно петляя в потоке. Все это, конечно, весело, но за удовольствие надо платить. Причем на заправке. При активной езде мотор поглощает топливо со страшной

скоростью. Хотя бортовик и показывает расход в районе 10 литров на 100 км. (при езде «в пол») – возникает подозрение, что он намного больше. Но с другой стороны при спокойной и размеренной езде расход резко снижается. Все логично – этот вопрос немцы оставили на усмотрение водителя. Но, все-таки, красная кнопка с надписью Sport так и манит...



Внешность новой модели притягивает взгляд и является одним из главных козырей «Астры».

# МНЕНИЕ

Андрей  
Севастьянов



Первые впечатления: удобно сел, легко и в большом диапазоне можно настроить руль практически под любого водителя. При моей посадке было желание поднять его еще немного, но это уже не столь важно и на удобство и четкость управления никак не влияло. Четкие педали (правда, жаль, что их всего две). Кресло удобное, сидеть в нем можно долго и никаких стеснений оно не вызывает, а для динамичного движения по городу оно как раз кстати. Обзорность отличная, приборная панель с четкими и доступными символами. Трансмиссия включается плавно и четко. При движении очень понравилось рулевое управление, полностью слушалось моих действий. Легко контролируется угол поворота, когда начинаешь ездить по трассе в двойных поворотах («улитка») и понимать, что еще немного и начнется писк передних шин. Буквально чуть добавляешь руль «глубже» и убеждаешься, что это действие неоправданно, машина немного скользит наружу, но стоит чуть отпустить руль и она снова движется по заданной траектории. Это подтверждает, что жесткость подвески, выбранный размер и тип шин, а также работа рулевого управления четко и гармонично взаимодействуют между собой. Мотор хорошо работает в диапазоне выше 3500 оборотов в минуту, хотя, честно сказать, для динамичной езды, со спортивными амбициями ему нужно добавить еще немного силенок. Но мы проверяем то, что есть... Вообще мотором, его работой и эластичностью, я доволен.

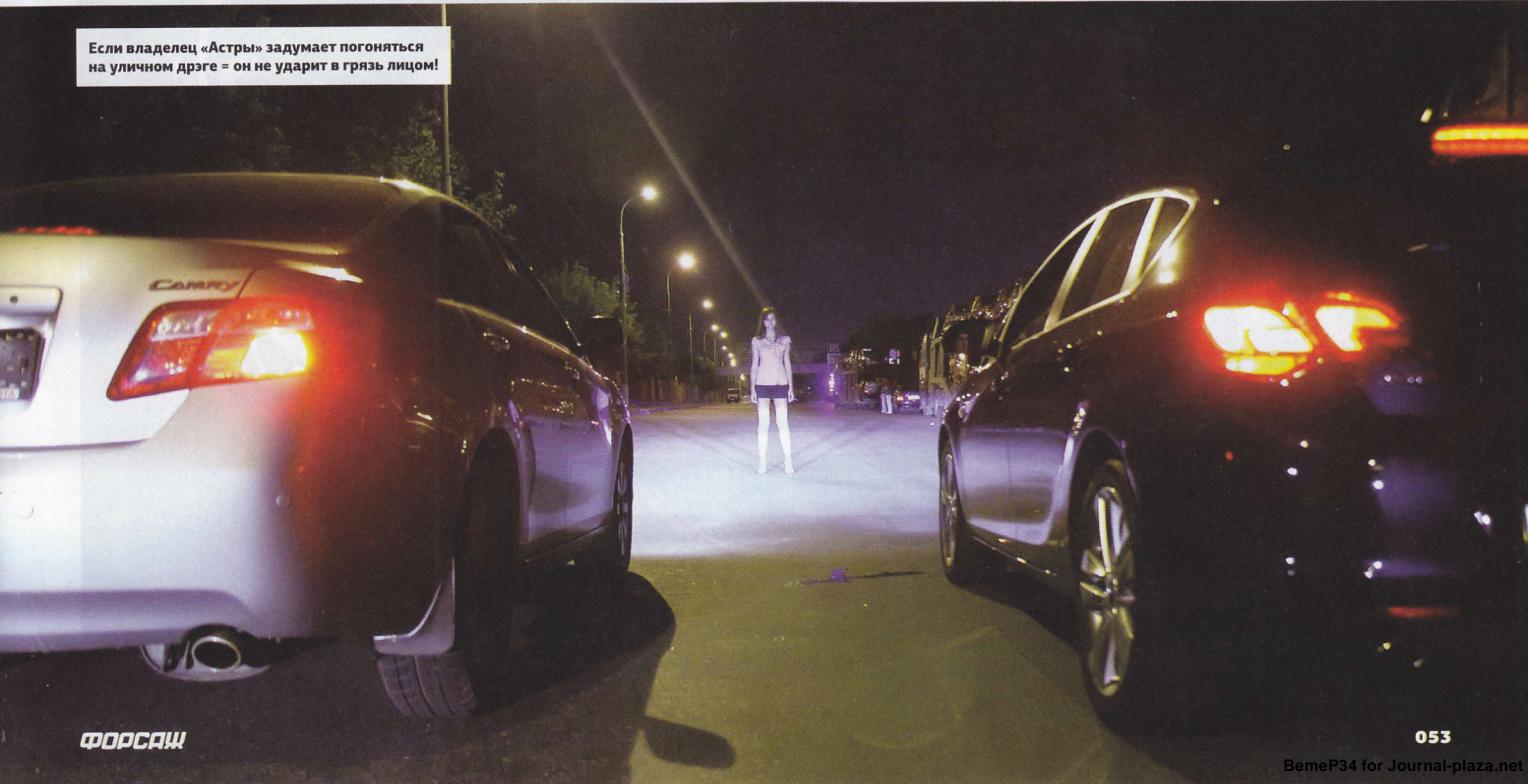
После того, как я проехал несколько кругов по трассе, привыкнул к органам управления, поведению автомобиля, появилось желание проехать максимально быстро, и надо отдать машине должное, мне это удалось. После включения режима SPORT, отклик на педаль газа заметно улучшился (чувствуется, что в стандартном режиме, в угоду экологии и экономичности у машины есть явное запаздывание работы дроссельной заслонки) и езда стала значительно азартнее.

Шины немного нагрелись, но этого хватило, чтобы управление стало еще четче. Машина отлично держит дорогу, и, круг за кругом, мы увеличивали скорость, уменьшали время прохождения круга и, что характерно, увеличивали расход топлива. Когда мы остановились, бортовой компьютер показал средний расход топлива 39 литров на 100км пути. Многовато, конечно, но... Это очень хорошо, что машина не «сдалась» при малейших кренах, не застремотала АВС при минимальных кочках, её не сносило с заданного маршрута и не произошло заносов. «Астра» цепко держалась за дорогу (правда, вначале в креслах мы сидели плотно, но по немного стали сваливаться, когда поехали совсем на «бровях»), отрабатывала все задачи и не разочаровала нас валкими амортизаторами. Мы «уперлись», а она не сдалась. Расход топлива просто подтвердил, что автомобиль работал именно так, как мы ставили ему задачу. При этом стоит отметить теплую погоду, а чтобы не нарушать правила в день рождения ГАИ, мы покорно испытывали машину на закрытой трассе автодрома «Лидер», без светофоров и встречного движения с пешеходами, кондиционер справлялся даже в условиях малого набегающего потока, а мотор и не намекнул на желание поднять температуру. Стоит отметить обновленный дизайн авто, который, как мне кажется, сделал «Астру» еще привлекательнее. Вывод прост - я доволен, и эту машину можно смело порекомендовать любителям активного вождения.

**НА ЭТОЙ МАШИНЕ МОЖНО И ПО МКАДУ**

**В «ШАШКИ» ИГРАТЬ, И ТЕЩУ ВОЗИТЬ НА ДАЧУ -  
В ОБЕИХ РОЛЯХ ОНА ВЕЛИКОЛЕПНА**

Если владелец «Астры» задумает погоняться на уличном дрэг - он не ударит в грязь лицом!





ФОРСАШ

## И на треке тоже!

Окончательно расставить точки над I решено было подвергнув «Астру» жестокому тесту на автодроме «Лидер», где как раз проходил этап чемпионата WRCarS. А для того, чтобы сделать наш тест полностью ультимативным за руль «Опеля» сел Андрей Севастьянов. Его впечатления о машине ты можешь узнать, прочитав врезку, а я, пожалуй, поделюсь ужасом, который я испытал, проехавшись на пассажирском сиденье. Первые три круга мы проехали более-менее спокойно, а вот на четвертом Андрей поехал по-настоящему. В этот момент я начал понимать, что все эти городские гонки и шашки на МКАДе – детский лепет, по-настоящему машина проверяется только на треке. Во время этого «валилова» я увидел «Астру» совсем с другой стороны: несмотря на суровые условия она отлично держала траекторию, отчаянно хваталась за асфальт, визжа резиной, а тор-

моза, показавшиеся мне поначалу неинформативными и «ватными», отличноправлялись со своей главной задачей. Да и двигатель позволял поддерживать оптимальную скорость движения по трассе. Исклучительно ради прикола мы решили во время последних трех кругов мы решили замерять средний расход топлива, который составил дикие 40 литров на 100 км. Но, как верно подметил Андрей: «Я не думаю, что кто-то в таком темпе будет ездить на ней на работу». Тормоза мы, в итоге все-таки довели до точки кипения, вызвав нездоровий интерес участников соревнований. Они, видимо, никак не могли взять в толк, зачем стоковый пятидверный хэтчбек вообще выезжал на трассу. В этом основная фишка «Астры» – все смотрят на ее дизайн, находя его «весьма симпатичным», но видят в ней всего лишь семейный хэтчбек с большим багажником (который, кстати, действительно

вместителен). Но при этом не берут в расчет богатую внутреннюю отделку, очень удобные сиденья, отличную мультимедийную систему с навигацией и весьма резвый мотор.

Я могу побиться об заклад, что эту машину будут покупать, причем очень хорошо. В ней есть все, что среднестатистический водитель требует от автомобиля: богатое оснащение, мощный двигатель, красивый и запоминающийся внешний вид. А ведь хэтчбек – это только начало. Вскоре выйдет «Астра» с тремя дверями с такой же гаммой моторов. Чем не находка для молодого и активного любителя погонять? Да и тюнинг не за горами: новый кузов можно сделать еще красивей и скоро в каталогах ведущих мировых производителей обвесов наверняка появятся детали для «Астры». А нам остается с замиранием сердца ждать когда начнутся продажи новой Astra OPC... **FRSG**

Мотор развивает 180 л.с.,  
и их вполне хватает для  
динамичной езды



ЗА СУТКИ МОЖЕТ СЛУЧИТЬСЯ МНОГОЕ. К ПРИМЕРУ, ПОНАЧАЛУ СЕМЕЙНЫЙ СЕДАН С АТМОСФЕРНЫМ МОТОРОМ ОБЪЕМОМ 1,6 ЛИТРА И МОЩНОСТЬЮ ЧУТЬ БОЛЬШЕ 100 Л.С. КАЖЕТСЯ СКУЧНЫМ И НИ НА ЧТО НЕ ГОДНЫМ «ОВОЩЕМ» – А ЧЕРЕЗ 24 ЧАСА БЕЗОСТАНОВОЧНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО МКАДУ ЕЗДА НА ЭТОЙ МАШИНЕ ВОСПРИНИМАЕТСЯ КАК ПРЕЗАБАВНАЯ И ДАЖЕ УВЛЕКАТЕЛЬНАЯ. В ПРОШЛОМ МЕСЯЦЕ «ФОРСАЖ» ОТКРЫЛ СЕРИЮ ИЗ СУТОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ ПО МОСКОВСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГЕ, ЗАСТАВИВ «БЕГАТЬ ПО КРУГУ» KIA CERATO. СЕГОДНЯ – ВТОРАЯ СЕРИЯ, УЖЕ С ФРАНЦУЗСКИМ «АКТЕРОМ» В ГЛАВНОЙ РОЛИ.



# НАДЕЖДА



Текст:  
Кирилл  
Качнов

Фото:  
Иван  
Баринов

## К

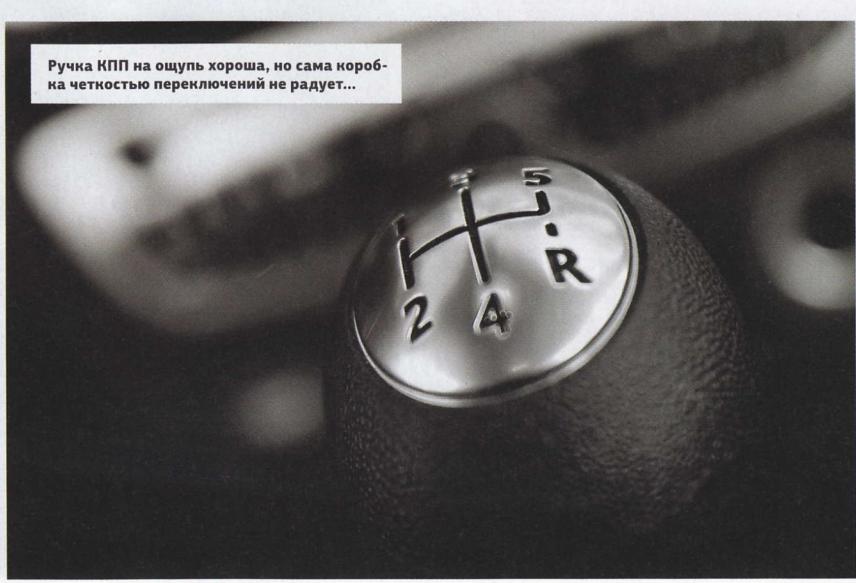
то-то на автомобили молится, а кто-то на них, автомобилях, ездит. Мы эти два занятия по жизни совмещаем, но по ходу наших суточных заездов каждый водитель проводит за рулем две смены по четыре часа – а столь длинных молитв мы не знаем. Высокопарности вроде «нерва, натянутого между автомобилем и водителем», придумываются потом в офисе, а на дороге мысли обычно приземленные. Тебя не интересует, много ли общего у машины с актуальными произведениями с последней выставки современного искусства – скорее, ищешь то, что роднит автомобиль с электрическим чайником. В том смысле, что чайник не обязан будоражить пользователя, – от него требуется вскипятить воду. Вот и нам среди ночи на МКАДе всякие натянутые нервы без надобности: главным достоинством машины становится возможность ехать и не дергаться.

### Большой... и легкий!

Похоже, что Renault Fluence именно для этого и создавался: для уравновешенной езды без лишних движений и необязательных междометий, без необходимости вживляться в машину, привыкать к ней на протяжении скольких-то часов и километров. Нейтральный дизайн передней панели, нейтральная белая подсветка приборов, не «отягощенный» кучей кнопок аккуратный руль – атмосфера в салоне Fluence, что называется, рабочая. Не будоражит, но и не сбивает с толку, не отвлекает от процесса управления автомобилем. Прибавил газку, отпустил сцепление, тронулся с места – и можно ехать, пока не опустеет топливный бак. Разве что при перестроениях надо быть аккуратнее: багажник у Fluence – большой во всех смыслах этого слова, его приличные размеры невольно оцениваешь каждый раз, когда смотришь в зеркала заднего вида. Парковочный радар пригодится даже людям с хорошим глазомером...

Большой, кстати, тут не только багажник, но и автомобиль в целом. Плавные линии скрывают размеры, но внутри, наоборот, подчеркивают простор. Все как в рекламе: если

Ручка КПП на ощупь хороша, но сама коробка четкостью переключений не радует...





Fluence черный, его запросто можно перепутать с каким-нибудь седаном классом выше. Хотя в наше время само понятие класса становится расплывчатым, – и все-таки Fluence, формально относящийся к классу С, по размерам может поспорить с представителями класса D.

Будет езда уравновешенной или дерганой, зависит не только от дизайна и эргономичности салона. Характеристики подвески и рулевого управления играют здесь далеко не последнюю роль. Fluence'и с этой точки зрения стоят на страже гармонии. Его мягкая подвеска позволяет меньше нервничать по поводу маячящих впереди неровностей. Стыки и резко просевшие фрагменты асфальта на местах, «ступенек» в местах, где по ходу ремонта срезают старый асфальт, – все эти пре-

пятствия машина берет играющи. После ежедневной езды на коротких и жестких пружинах, когда приходится тщательно выбирать скорость движения для переезда каждой ямки, каждого лежачего полицейского, за рулем Fluence чувствуешь себя на двенадцати пуховых перинах из сказки про спящую красавицу.

Под стать подвеске и руль. На мно-



Мягкая подвеска, легкий руль, достаточно большой дорожный просвет, эргономичный салон – Fluence хороши для дальних дорог. Если по пути не надо ставить рекордов скорости

гих современных машинах усилие на руле в поворотах – адекватное, но при езде по прямой «баранка» наливается какой-то неестественной тяжестью: складывается обманчивое ощущение, что руль сделан чуть ли не из чугуна, что поворачивать его надо будет с нешуточным усилием... Не смертельно, но есть в этом что-то отвлекающее (как подмигивающая контрольная лампа: вроде и знаешь, что неисправность пустяковая, а то и дело косишь на лампочку глазом).



**КРОМЕ 110-СИЛЬНОГО МОТОРА, КОТОРЫЙ СТОЯЛ НА ПРОТЕСТИРОВАННОМ НАМИ АВТОМОБИЛЕ, ЕСТЬ ЕЩЕ И ДВУХЛИТРОВЫЙ МОЩНОСТЬЮ 136 Л.С. – НО ТОЛЬКО В ПАРЕ С ВАРИАТОРОМ**



Салон у Fluence вполне комфортный, разве что в случае с магнитолой и климат-контролем удобство принесено в жертву дизайну: всплеснула клавиши не нажимаешь



ВСЕГО  
1,6 ЛИТРА –  
ОТКУДА ЖЕ  
В НЕМ  
СТОЛЬКО  
КРИКА?

## ПОДОПЫТНЫЙ

### RENAULT FLUENCE

ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ: **1,6 л**

МОЩНОСТЬ: **110 л.с.**

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: **МКПП,**

**5 СТУПЕНЕЙ**

МАССА: **1225 кг**

РАЗГОН ДО СОТНИ: **11,9 с**



ЦЕНА ПРОТЕСТИРОВАННОГО АВТОМОБИЛЯ - **656 000 РУБЛЕЙ**

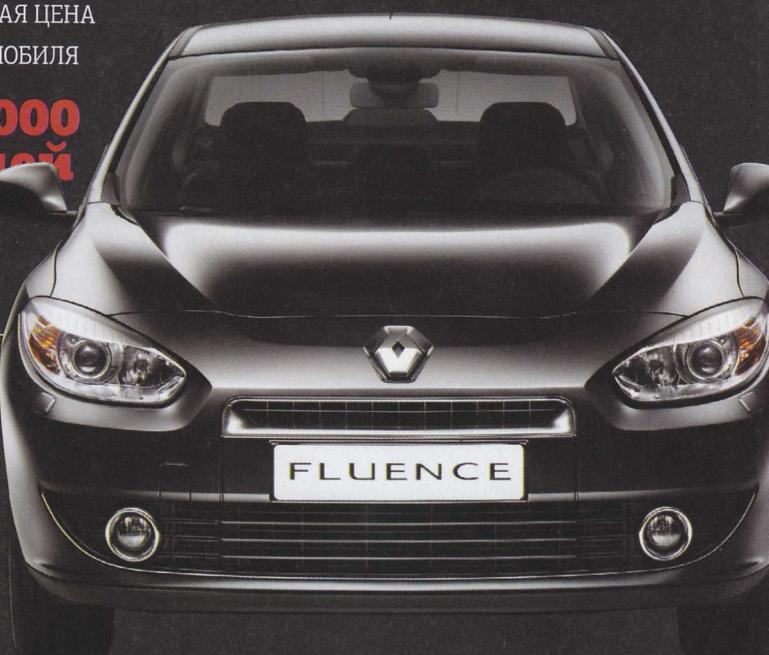
ЦЕНУ УВЕЛИЧИЛО НАЛИЧИЕ АУДИОСИСТЕМЫ С BLUETOOTH ДЛЯ ПОДКЛЮЧЕНИЯ МОБИЛЬНОГО ТЕЛЕФОНА, ЧИП-КАРТЫ И КНОПКИ «СТАРТ/СТОП» ВМЕСТО КЛЮЧА, ОКРАСКИ «МЕТАЛЛИК».

ПРОТЕСТИРОВАННАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ EXPRESSION отличается от начальной AUTENTIQUE наличием двухзонного климат-контроля вместо кондиционера, датчиками дождя и света, аудиосистемой CD/MP3 с управлением на рулевой колонке, задними электростеклоподъемниками, подогревом передних сидений.

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН ОАО «АВТОФРАМОС»,  
[WWW.RENAULT.RU](http://WWW.RENAULT.RU), ТЕЛ. 8 (800) 200-80-80

БАЗОВАЯ ЦЕНА  
АВТОМОБИЛЯ

**631 000  
рубль**



## НАЕЗДИЛИ

ПРОЙДЕНО  
ЗА СУТКИ **1556 км**  
(14 полных кругов)

СРЕДНЯЯ  
СКОРОСТЬ **78,8 км/ч**

### Свобода тока

Один из минусов наших суточных заездов – то, что мы целых 24 часа оторваны от близких нам электроприборов. У главреда уже за полдня щетина вырастает на добрый сантиметр – а воспользоваться электро-



бритвой он не может: ведь к прикуривателю ее не подключиши. Не подключиши, если не додумался прикупить преобразователь напряжения (он же инвертор) Ippon 150C, – с его помощью ты можешь пользоваться многими электроприборами прямо в автомобиле. Подключаешь инвертор к прикуривателю – и получаешь на выходе привычную розетку и привычные 220 В (частота – 50 Гц). Нас этот девайс регулярно спасает во время фотосессий: с его помощью мы подзаряжаем аккумуляторы фотокамер и просматриваем фотоснимки на ноутбуке, не опасаясь, что его батарея разрядится в самый неподходящий момент. И со связью у нас проблем никогда не возникает, ведь у Ippon 150C есть дополнительный выход USB (5 В) – он позволяет заряжать мобильные устройства (в том числе телефоны), имеющие возможность подзарядки через USB-порт. Впрочем, ты наверняка и сам легко можешь представить десяток случаев, когда наличие привычной розетки в автомобиле спасет тебя от неприятностей и сделает твою жизнь удобнее. Лично мы считаем, что такой прибор должен быть в каждом автомобиле, и автопроизводителям не грех включить Ippon 150C в стандартную комплектацию! Единственное, о чем не стоит забывать: мощность, потребляемая подключенными к инвертору приборами, имеет свои границы (к примеру, в случае с Ippon 150C это 150 Вт). Впрочем, лично у нас пока не возникло необходимости подключать к бортовой сети автомобиля энергосемкий прибор вроде посудомоечной машины...

КРУГ	ВРЕМЯ НА КРУГЕ	ВРЕМЯ СТАРТА И ФИНИША	СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ	РАСХОД ТОПЛИВА (Л / 100 КМ)	ПРОБЕГ НА ПОЛНОМ БАКЕ
1	1:43	07:56 / 09:39	62,9 км/ч	6,4	615 км
2	1:28	09:42 / 11:10	71,9 км/ч	8,7	
3	1:48	11:20 / 13:08	58,3 км/ч	7,6	
4	2:26	13:24 / 15:50	47,6 км/ч	8,2	
5	2:35	16:25 / 19:00	39,8 км/ч	9,9	
6	2:11	19:13 / 21:24	50,8 км/ч	7,0	
7	1:09	21:26 / 22:35	92,6 км/ч	6,1	
8	1:17	22:38 / 23:55	83 км/ч	7,9	
9	1:06	00:07 / 01:13	94,1 км/ч	7,8	
10	1:05	01:15 / 02:10	111 км/ч	7,7	
11	1:23	02:20 / 03:43	77,5 км/ч	5,1	
12	1:32	03:45 / 05:17	69,9 км/ч	5,0	
13	0:57	05:20 / 06:17	126,57 км/ч	8,8	
14	1:22	06:19 / 07:41	88 км/ч	6,5	

## СРАВНИМ С ТЕХПАСПОРТОМ

	ПО ПАСПОРТУ	РЕАЛЬНО
Максимальная скорость	183 км/ч	195 км/ч (по спидометру)
Расход топлива «по трассе»	5,4 л	5,0 л
Расход топлива в смешанном цикле	6,8 л	7,3 л

## СРАВНИМ С КОНКУРЕНТАМИ

	KIA CERATO	RENAULT FLUENCE
Пройдено за сутки	1273 км	1556 км
Средняя скорость	76,1 км/ч	78,8 км/ч
Максимальная скорость (разница с паспортом)	200 км/ч (+ 10)	195 км/ч (+ 12)
Расход топлива по трассе (разница с паспортом)	5,2 л (- 0,3 л)	5,0 л (- 0,4 л)
Расход топлива в смешанном цикле (разница с паспортом)	6,8 л (+ 0,1 л)	7,3 л (+ 0,5 л)



Руль Fluence легок и наливается ощущимым (но не чрезмерным) усилием в нужный момент – когда скорость переваливает за сотню... Конечно, все эти достоинства окажутся скорее недостатками, если вздумается «вваливать» по извилистой трассе: руль в поворотах будет пустым, а крены покажутся огромными. Переключать передачи быстро и четко получится далеко не всегда, а мотор при попытках раскрутить его до отсечки наградит сердитой вибрацией: двигатель «оживет» только на четырех тысячах, но этот процесс сопровождается неприятным, даже истеричным ревом. Впрочем, мы далеки от мысли, что кому-то придет в голову «отжигать» за рулем Fluence на ралли-спринтах. А на МКАДе машина чувствует себя отлично, буквально «перепархивая» из ряда в ряд и придавая водителю уверенности, – мы нередко ловили себя на том, что садились на хвост машинам, чьи моторы были вдвое мощнее...

### Резюме после суток

Провести с Fluence двадцать четыре часа было легко во всех смыслах слова: это касается и управляемости, и эргономичности, и того, как ты в общем и целом ощущаешь себя в машине.



**ЕСЛИ ТЕБЕ НУЖНА  
ПРАКТИЧНАЯ МАШИНА  
НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ -  
ТО ПОЧЕМУ НЕ FLUENCE?**

Некоторые «заусенцы» вроде требующей особого внимания обзорности не портят в целом положительной картины. В итоге мы видим перед собой очень достойную машину на каждый день – практичную, удобную, и при этом не без доли французского шарма. Этот автомобиль не напрягает, не заставляет ломать голову над ненужными вопросами вроде «Под какую, интересно, руку дизайнеры рисовали вот эту кнопку – под правую или все-таки под левую?». Если тебе нужна машина для повседневной эксплуатации и ты не хочешь переплачивать за такие неуловимые явле-

ния, как «имидж», «порода» или «дух», то Fluence будет одним из первых претендентов. С ним можно проехать сотни километров хоть по пробкам, хоть по безлимитному автобану. В нем хватит места для пассажиров на задних сиденьях, да и объем багажника оказывается вполнеличным. И хотя мы не собираемся отказываться от жестких пружин, ковшей или тугих педалей (от которых в пробке левая нога отваливается через пятнадцать минут), в салон Fluence мы очень даже не против пересесть после дня, проведенного в атмосфере «тупого спорта»... **FRSG**



Легкий руль и достойная курсовая устойчивость в случае с Fluence вполне совместимы

ЖУТКАЯ ТРЯСКА, РУЛЬ С ХРОМИРОВАННЫМ ЛЬВОМ ПОСЕРЕДИНЕ ВЫПРЫГИВАЕТ ИЗ РУК. ЖЕЛТОВАТАЯ ПЫЛЬ ЗАНАВЕСИЛА ОКНА. Я ОРИЕНТИРУЮСЬ ЛИШЬ ПО ПРОТИВОТУМАННОМУ ФОНАРЮ ИДУЩЕГО ВПЕРЕДИ ЭКИПАЖА. ДА И ТОТ ВРЕМЕНАМИ СКРЫВАЕТСЯ В ОБЛАКЕ ПЫЛИ. ЯМА, УДАР! ЗАЩИТА КАРТЕРА НАВЕРНЯКА ПОГНУТА – КАК И В ПРОШЛЫЙ РАЗ, ЕЕ ПРИДЕТСЯ ОТГИБАТЬ НА СЕРВИСЕ. НЕТ, Я НЕ НА РАЛЛИ ГРЕЦИЯ. Я ЕДУ ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ РОССИЙСКОЙ ТРАССЕ М53 ЗА РУЛЕМ ПЕРВОГО PEUGEOT 308, СОШЕДШЕГО С КОНВЕЙЕРА КАЛУЖСКОГО ЗАВОДА...



Жуткая тряска, руль с хромированным львом посередине выпрыгивает из рук. Желтоватая пыль занавесила окна. Я ориентируюсь лишь по противотуманному фонарю идущего впереди экипажа. Да и тот временами скрывается в облаке пыли. Яма, удар! Защита картера наверняка согнула – как и в прошлый раз, ее придется отгибать на сервисе. Нет, я не на ралли Греция. Я еду по федеральной российской трассе М53 за рулем первого Peugeot 308, сошедшего с конвейера калужского завода... в Россию. Компания не просто разработала russian pack – расширение комплектации «российскими» пунктами вроде увеличенного бачка стеклоомывателя или большего клиренса. Peugeot отправила десятых первых своих бойцов в настоящее сражение. Безо всяких дополнительных «но».

#### Схема

Пробег делился на две части. Первая группа журналистов ехала из Москвы в Иркутск, вторая – обратно. Я оказался во второй группе, и нам было легче: во-первых, мы ехали в сторону нарастания времени и каждый раз приобретали лишние часы просто за счет смены часовых поясов. Ну а во-вторых, перед нами уже были двадцать человек, проехавшие этот маршрут,



Текст и фото:  
Алексей  
Жутиков

# ЧИСЛА БОЛЬШИЕ ЧИФРЫ



способные рассказать обо всех сюрпризах, ожидающих нас. Впрочем, полезными или прикладными их истории все равно не называть. В Уфе и Казани самые жестокие гаишники, и они уже лишили двоих коллег «прав». А неожиданности вроде куска рессоры, случайно лежащего на дороге, никто все равно не спрогнозирует. Кстати сказать, та рессора, заботливо оставленная посередине дороги, благополучно вонзилась в бензобак одного из наших автомобилей. Машина простояла несколько часов в ожидании эвакуатора, который доставил ее

в сервисный центр Peugeot, где в полевых условиях бак был заменен.

## Русификация

С этого года Peugeot 308 начали собирать на калужском заводе. Это обычная SKD-сборка, однако все автомобили, собранные в Калуге, будут комплектоваться «русским пакетом», о котором коротко сказано выше. Пожалуй, главным пунктом этого пакета является защита картера, которая до этого устанавливалась на машину только за доплату. Кстати, цены тоже изменились, что позволило 308-му войти в сегмент доступных городских автомобилей. Начальная цена на машину составляет 599 000 рублей, но у компании есть для тебя сюрприз. Впервые, эта модель подпадает под программу утилизации, что, как известно, дает тебе право на купон со скидкой 50 000 рублей. Но Peugeot решила привлечь дополнительными выгодами и готова удешевить авто еще на столько же любому, кто решит купить 308-й по этой программе. Таким образом, скидка на машину составит уже не 50 тысяч, а все 100, что доведет начальную стоимость базовой версии до 499 000 рублей. Помимо этого Peugeot ввела новую систему кредитования, по которой ты можешь купить авто по беспроцентной рассрочке. Однако хватит о ценах, перейдем к самому интересному.



## Дальняя дорога

В ближайшие десять суток нам предстояло почувствовать себя дальнобойщиками. По плану, в день мы должны были проходить дистанцию от 400 до 800 километров, что вполне по силам здоровому человеку. Но десять дней подряд... Не каждый найдет в себе силы для подобных испытаний. Впереди нас ждало десять городов, пять с половиной тысяч километров русских дорог, тысячи камней, летящих в лобовое стекло, и десять сожженных баков не лучшего бензина, дожди и солнцепек, серпантини, равнины, сотни медленных фур, широкие свободные проспекты и мертвые пробки больших городов. Что необходимо для дальней дороги? Как показала практика, кроме автомобиля – практически ничего. Разумеется, неплохо бы ехать не одному, чтобы напарник мог тебя подменить, когда ты засыпаешь. Немного денег на еду, и работающий телефон на всякий случай. Положенными нам рациами мы не воспользовались ни разу, навигатор и карты тоже ни к чему, если есть местные жители.

Как известно, в России нет дорог, а есть направления. Эта фраза на сто процентов работает от Красноярска и восточнее – как раз там, где начинался наш маршрут. На совершенно мертвый «гравийник» можно без труда представить Томми Мянинена, проходящего пыльные повороты в управляемом заносе, или бедуинский караван, маревом плавающий

**МЕНЬШЕ ЧЕМ ЗА МЕСЯЦ  
КАЖДАЯ ИЗ УЧАСТВОВАВШИХ В ПРОБЕГЕ  
МАШИН ПРОШЛА БОЛЬШЕ 11 000 КМ!..**



над дорогой. Но представить, что по этой трассе должны ездить обычные люди, мне весьма сложно. Вернее сказать, этого и представлять не нужно, это на самом деле так и есть, но быть должно совсем по-другому. Комфортная скорость на такой дороге не превышает 30 км/ч, и если ты едешь на дальнее расстояние, то такими темпами будешь продвигаться пару суток. Поэтому перед тобой с самого начала возникает выбор, что лучше убить – подвеску или время. Скажу честно: мы сполна вкусили и того и другого. Наверное, водителю медленно ползущей фуры странно было видеть в зеркалах несколько французских малолитражек, выходящих из поворота в легком заносе под сброс газа и через секунду идущих на обгон с разницей в 60 км/ч. Но сорвать не дам, так оно и было. Где-то под вымирающим городком с разрушенным гидролизным комбинатом. Имя тому городку – Тулун...

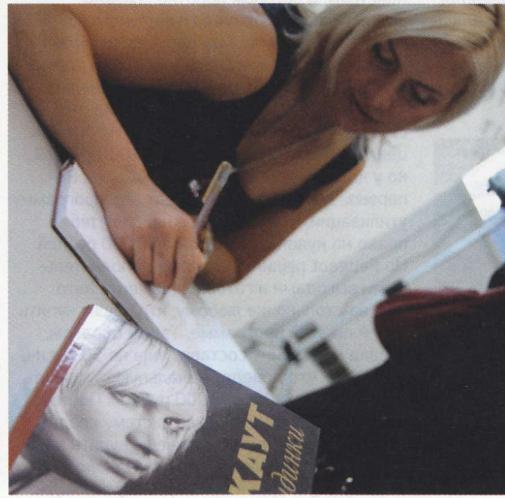
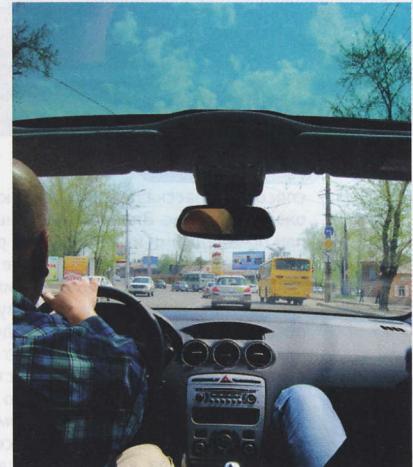
**Сим Сим**

У людей, живущих вдали от суетных, запутанных городов; людей, привыкших к безграничным просторам, нет бренных понятий «право» или «лево». Когда спрашиваешь у них дорогу, все как один поднимают руку, указывая куда-то вдаль, и говорят «туда». Если пытаешься уточнить, где и куда нужно свернуть, чтобы попасть в это далекое «туда», вы будете не поняты. На лице путевода отразится гrimаса чуждого, иностранного подхода к решению старых вопросов. Непонимание. Так было и в уральской пробке между Челябинском и Уфой. Пробке, благодаря которой я отложил в памяти одно из ярчайших впечатлений от поездки. «Туда», – сказал смуглый парень с монгольским лицом. «Туда», – вскинула руку девушка в розовом платье. «Туда», – решили



мы, наконец. Свернули с горного участка трассы и съехали на ухабистую «срезку», что лихо спускалась с горы, давая надежду обогнать гигантскую пробку, вытекающую по широкому уральскому серпантину. За нами увязалась вездесущая «праворучка», наивно думавшая, что мы, с нашими московскими номерами, точно знаем дорогу. Что ж, догоняй.

Не нужно ехать в Чернобыль, чтобы увидеть город, застывший в 85-м году. Здесь, на дне ущелья, вдоль реки, лежат несколько деревень со сладкими, словно восточные сладости, названиями: Сим, Миньяр, Аша. По левую руку – гряда домов, облик которых не менялся очень много лет. Здесь нет ничего, что мы привыкли видеть в городе. Но есть все, чтобы быть красивейшим затерянным уголком. В пыльном облаке через реку, прямо на горе, замерла гигантская машина, добывающая каменную породу. Валуны, срезанные ею с худеющего горного пика, валятся в дробилки, где превращаются в щебень и ссыпаются в товарные вагоны, гуском стоящие у подножья. Вдоль реки, то выплывая на свет, то скрываясь в тоннеле, идет поезд. Те, кто смотрит сейчас в его окна, видят мелькающие поселки, в которых остановилась жизнь. Они даже не знают их названий, они не успевают ничего разглядеть. А нам повезло попасть сюда на «Пежо». Мы можем сбить ход и рассмотреть эти ржавые





дорожные знаки, застывшие перекрестки, ветхие мудрые дома, нависающие над дорогой и растущие на горе по каким-то историческим законам. А вот и серпантин, где можно как следует раскрыть наш 308-й характер. Мотор любит крутиться, он оживает только после четырех тысяч оборотов. И это одна из причин, по которой архаичный 4-ступенчатый автомат не так хорош как механика. Его приходится постоянно держать в спортивном режиме, если вы собираетесь идти на обгон или просто ехать динамично. Ходы механической КПП удобны, и я не стесняюсь лишний раз перейти на пониженную и докрутить ее докрасна. Руль достаточно информативный, но не более того. На нем есть пустота, однако с ней вполне можно мириться. В отличие от задней подвески, которая вот уже много лет конструктивно устроена таким образом, чтобы бухать металлом на каждой мало-мальски заметной колдобине. А после мытарств уральских дорог начала легонько стучать и передняя. Нарушились углы установки колес, машину потянуло вправо, что вполне нормально после таких трасс.

Отдельно надо отметить салон. За одиннадцать дней, проведенных в этих креслах, у нас ни разу не разболелась спина. А задний диван вполне удобен для сна даже с ростом под 190 см. Хватало места и для багажа: он весь поместился в багажник, несмотря на две зимние запаски, взятые нами на всякий пожарный.

«Триста восьмой» с задиристым ревом штурмует крутой, вьющийся плющом горный подъем. Ощущения – драйверские! Праворучка все чаще теряется в зеркалах. И вот через полчаса петляний по дорогам, которых нет ни на нашей карте, ни в навигаторе, полагаясь лишь на слово «туда», сказанное парнем, и на вскинутую руку девушки, мы, уже было отчаявшись найти выезд на трассу, достигли заветного указателя. Еще пара минут, правый поворот – и мы снова в вечном потоке фурмимся в сторону столицы.

### Подъездная к столице

Попадать в пробку на въезде в Москву после половины пройденного Транссиба – неуточно. Но другого столица дать не могла. Сложно было перестроиться, понять, что теперь за четыре часа в пробке мы сделаем от силы полсотни километров, хотя еще вчера за это время могли покрыть 400. Но мир менялся, уплотнялся поток, мы подъезжали к Воробьевым горам, где хлебом и солью нас встречали все те, кто испытывал то же, что и я. На машинах с растрескавшимся от камней «лобовым», с нестираемым желтым слоем насекомых на бампере, едва различимо подстукивающей подвеской, мы устали закатились на парковку. Все живы. И мы, и автомобили. Безо всяких оговорок и сидок. Мы давали им угля от и до. Мы не щадили их ни дня, мы выжали их до капли, скрутили в рог самого рогатого барана планеты. Эти 11 000 километров, что приятным янтарем светятся на одометре, – равнозначны всем 50 000 км. И ничего не сломалось. Нигде, ни разу, ни у кого. Может, так



Дорога в районе Тулун



и должно быть на новых автомобилях, ведь качественно собранная новая машина должна как-никак пройти 11 000, не правда ли? Но это мы говорим здесь, на московской смотровой площадке, за бокалом вина. А там, на иррациональных тулунских трассах мы опасались. Наши глаза боялись, но руки довели машину до финиша.

### Послесловие

Мы проехали более половины России, повидав контрасти природы и погоды, на одиннадцать дней стали одной семьей дальнобойщиков. Бежевый автомобиль, в котором я сижу здесь, возле здания МГУ в Москве, побывал возле реки Ангара, красноярской ГЭС, ездил по горным узлам занесенного в список ЮНЕСКО города Златоуст... И что на выходе? То, без чего нельзя жить. Неизгладимые, радостные эмоции, бесценная память. И что-то мне подсказывает, что немалая доля этих мироощущений роится во мне благодаря этому серебряному льву посередине баранки. Я выхожу из-за руля со смятением чувств. Есть победа, выполненное дело, есть грусть расставания с тем, что стало привычным. Но я ее отгоняю. Ведь все ощущения цветным туманом щиплют глаза, стоит мимо проехать обычному автомобилючику Peugeot... **FRSG**



Илимская церковь, стоящая на берегу Ангары, видела не только наш пробег, но и то, что было в этих краях 400 лет назад...

# ВЫБРАТЬ ТАЧКУ ЗА 380 ТЫСЯЧ



Текст:  
Алексей  
Жутиков

НАША РУБРИКА ПРО НЕСТАНДАРТНЫЙ И ВМЕСТЕ С ТЕМ ПРОСТОЙ ВЫБОР НОВОГО АВТОМОБИЛЯ ПРОДОЛЖАЕТ НАБИРАТЬ ОБОРОТЫ. В ЭТОМ МЕСЯЦЕ МЫ ОТВЕТИМ НА ПИСЬМО, ПРИШЕДШЕЕ НАМ ИЗ ОБЫЧНОГО РУССКОГО ГОРОДА, ОТ ОБЫЧНОГО РУССКОГО ПАРНЯ, С ОБЫЧНЫМ РУССКИМ ВОПРОСОМ...

3

дравствуйте, уважаемая редакция журнала «Форсан»! – пишет нам Артем. – Спасибо Вам большое за то, что выпускаете такой замечательный журнал, который радует меня каждый месяц! Очень понравился обновленный дизайн журнала. Также я очень доволен идеей с тестом выбора автомобиля. Не могли бы Вы, пожалуйста, сделать тест с выбором нового автомобиля в пределах 350000-380000 руб.?

Артем, ты не поверишь, но мы ждали этого вопроса! Во-первых, эта ценовая категория крайне популярна и, помогая тебе, мы поможем тысячам наших читателей. Помимо этого, очень интересно разобраться в этом сегменте. Ну и, наконец, ты первый, кто задал нам этот вопрос не из психиатрической лечебницы или на подступах к ней.

Еще несколько слов о том, почему именно эти автомобили попали в список для сравнений. Во-первых, мы отобрали среди всех претендентов наиболее презентабельные автомобили, которые бы сочетались с мужским образом. Во-вторых, с твоего позволения, мы вычеркнули из сравнительного теста три типа автомобилей: китайские, российские и маленькие смешные машинки для дам. Вообще-то у нас было желание сравнить тачки с одинаковыми типами кузовов, но в таком случае третьим был бы Renault Logan. Мы подумали, что эта машина выглядит не круто, и решили заменить ее новым, свежим игроком – Renault Sandero. Поскольку этих автомобилей на улицах еще мало, у тебя будет шанс выделиться, в случае если именно эта машина подойдет тебе больше всего по результатам теста.

Скажи честно, ты видел хоть в одном журнале сравнение трех разных автомобилей с разными типами кузовов, из разных классов, с разными моторами? Вот и мы тоже не видели. А почему бы их не сравнить, если все они стоят одинаковых денег, да и, по сути, почти одно и то же? Ведь у нас в России автомобили выбирают прежде всего по карману. Во всяком случае, мы не знакомы ни с одним человеком, кто копил бы, к примеру, строго на седан С-класса с мотором два литра и не рассматривал бы никаких иных вариантов... Что ж, пожалуй, хватит философии, вооружайся ручкой и приступай к ответам на вопросы. Результаты заноси в таблицу, отмечая «свои» варианты ответов. Напоминаем, что, если при ответе выпал не один вариант марки авто, а два, пометь оба! Сигнал к старту – три зеленых гудка!

купи меня!

ТАЧКИ ДЛЯ  
ДОМОХОДА

1

**FIAT ALBEA 1.4 BASE'2009**

МОТОР ОБЪЕМОМ 1,4 ЛИТРА (77 Л.С.)  
ПРИВОД: ПЕРЕДНИЙ  
5-СТУПЕНЧАТАЯ МКПП

БАЗОВАЯ ЦЕНА:

**373 000 РУБЛЕЙ**

2

**KIA SPECTRA 1.6 16V STANDARD'2009**

МОТОР ОБЪЕМОМ 1,6 ЛИТРА (101 Л.С.)  
ПРИВОД: ПЕРЕДНИЙ  
5-СТУПЕНЧАТАЯ МКПП

БАЗОВАЯ ЦЕНА:

**359 000 РУБЛЕЙ**

3

**RENAULT SANDERO 1.4****EXPRESSION'2010**

МОТОР ОБЪЕМОМ 1,4 ЛИТРА (75 Л.С.)  
ПРИВОД: ПЕРЕДНИЙ  
5-СТУПЕНЧАТАЯ МКПП

БАЗОВАЯ ЦЕНА:

**360 000 РУБЛЕЙ**

# ВОПРОСНИК

1

## КАК ТЫ ОТНОСИШЬСЯ К ХЭТЧБЕКАМ, ДРУЖИЩЕ?

- А)** ЛЮБЛЮ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ ТАЧКИ! Но для выбора это не принципиально.
- Б)** НЕ ПЕРЕВАРИВАЮ МАШИНЫ, ВНЕШНЕ ПОХОЖИЕ НА БАШМАК!

2

## ВАЖНА ЛИ ТЕБЕ МОЩНОСТЬ, ОБЪЕМ, МОМЕНТ? ЛЮБИШЬ БОЛЬШИЕ РАЗМЕРЫ?

- А)** Как же их не любить? ведь чем больше, тем быстрее влюбишься!
- Б)** Знаете, уважаемый, я привык консервативно и прагматично подходить к подобного рода вопросам. Это ведь только на первый взгляд много - значит хорошо. А на деле - на логи выше! А разгон может быть таким же за счет меньшей массы...

3

## ТО ЕСТЬ РАЗГОН ДО «СОТНИ» ДЛЯ ТЕБЯ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ?

- А)** Я без разгона до сотни даже по дворам не езжу!
- Б)** Я этого не говорил. Я лишь рассуждал теоретически. А фактически - какая разница, разгонюсь я до «сотни» на пару секунд медленнее или быстрее?

4

## А КАК БЫТЬ С МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТЬЮ?

- А)** Класть стрелку на спидометре на дпс и на красные сигналы светофора, как же еще быть!?
- Б)** Пусть она сидит себе в паспорте. машину за эти деньги лучше не разгонять быстрее 60 км/ч!

5

## ПОЖАЛУЙ, ПРИ ТАКОЙ БЕЗЖАЛОСТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕБЕ БУДЕТ НЕОБХОДИМА ДОЛГАЯ ГАРАНТИЯ, КАК СЧИТАЕШЬ?

- А)** Конечно, чем дольше гарантия, тем лучше! хоть я и не уверен, что когда-нибудь ей воспользуюсь...
- Б)** Вы так наивно спрашиваете, потому что сами-таки ею ни разу не пользовались! все это один сплошной лохотрон! я хочу экономить на ремонте, поэтому гарантия - ни к чему!

6

## ВОПРОС НА СООБРАЗИТЕЛЬНОСТЬ: ТЫ КОГДА-НИБУДЬ ПОЛЬЗОВАЛСЯ БАГАЖНИКОМ?

- А)** Мне багажник нужен только для того, чтобы посадить туда женщин, не поместившихся в салон. вывод: чем меньше багажник, тем больше женщин в салоне!
- Б)** Да, у меня есть дача. да, она далеко от города. да, я создаю пробки. что за грязные намеки?

Фирменная  
магнитола CD/  
MP3 на Renault  
Sandero обой-  
дается в 9 000  
рублей



## КАК ТЫ ОТНОСИШЬСЯ К ШТАТНЫМ МАГНИТОЛАМ?

- А)** Вещь полезная! если ее нет в базе, готов даже доплатить за штатную магнитолу!
- Б)** Ну нет и нет, так даже лучше. если сильно понадобится - куплю в магазине навороченную «голову» и поставлю сам, чай руки из плечей растут.

8

## А ОСТАЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ИЗЛИШЕСТВА ТЕБЯ СИЛЬНО ВОЗБУЖДАЮТ? ВЗЯТЬ, НАПРИМЕР, ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СТЕКЛОПОДЪЕМНИКИ...

- А)** Я парень накачанный, могу и вручную покрутить!
- Б)** Шутите? я без «электростекол» рядом с машиной даже мочиться не стану!

9

## ВАЖНО ЛИ ДЛЯ ТЕБЯ, КАК ВЫГЛЯДИТ ТВОЯ ТАЧКА? НАПРИМЕР, НЕОКРАШЕННЫЕ В ЦВЕТ МАШИНЫ БАМПЕРА ИЛИ ЗЕРКАЛА - ЭТО СМЕРТЕЛЬНО?

- А)** Ни разу! все равно краска слезет от скорости, с которой я езжу!
- Б)** Обязательно! а каждые 14,5 минут я буду выходить и проверять целостность лакокрасочного покрытия!

10

## НУ ТОГДА И КОЛЕСА ДЛЯ ТЕБЯ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ?

- А)** Бессспорно! хочется, чтобы авто выглядело презентабельно, а для этого без нормальных колес не обойтись!
- Б)** Мне и штампованные подойдут. загну - куплю новые. намного бюджетнее, чем разоряться на «литые»...

11

## ТЫ ОБЫЧНО СЧИТАЕШЬ, СКОЛЬКО ПОЕДАЕТ ТВОЙ АВТОМОБИЛЬ?

- А)** Все знают то место, куда обычно посылают экономию топлива. сейчас мы отвоюем северный шельф и найдем нефти еще лет на 500!
- Б)** Да, я считаю, что городской автомобиль должен укладываться в 9,9845 литра на 100 км! расход - это крайне важно!

Багажник Kia Spectra имеет объем в 440 литров. Но его можно увеличить, складывая спинки заднего сиденья



# НАЧАЛИ!

## АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ:

1. ОТВЕТИТЬ НА ВОПРОСЫ ТЕСТА
2. ЗАНЕСТИ В ТАБЛИЦУ РЕЗУЛЬТАТОВ ОТВЕТЫ: ПОСТАВИТЬ ГАЛОЧКУ ВОЗЛЕ ТОГО БРЕНДА, КОТОРЫЙ ВЫПАЛ ПРИ ОТВЕТЕ. ЕСЛИ ВЫПАЛО ДВА БРЕНДА, ПОСТАВИТЬ ГАЛОЧКУ НАПРОТИВ ОБОИХ
3. ПОСЧИТАТЬ ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ГАЛОЧЕК И ВЫЯВИТЬ ПОБЕДИТЕЛЯ

ВОПРОС	FIAT ALBEA	KIA SPECTRA	RENAULT SANDERO
1	Б	Б	А
2	Б	А	Б
3	В	А	А
4	Б	А	А
5	А	Б	А
6	Б	Б	А
7	А	Б	Б
8	Б	Б	А
9	Б	А	Б
10	Б	А	Б
11	Б	А	Б



### FIAT ALBEA

АВТОМОБИЛЬ СОБИРАЕТСЯ В ЕЛАБУГЕ. ВПРОЧЕМ, НА ТЕРРИТОРИИ РФ СОБИРАЮТСЯ ВСЕ ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ СЕГОДНЯ МАШИНЫ. FIAT ИЗ ЭТОЙ ТРОИЦЫ САМЫЙ ЭКОНОМИЧНЫЙ, ПРИ ЭТОМ С САМЫМ БОЛЬШИМ БАГАЖНИКОМ. ОДНАКО ЕГО ЭКОНОМИЧНОСТЬ – СЛЕДСТВИЕ ЕГО МАЛЕНЬКОГО МОТОРА, КОТОРЫЙ ДЕЛАЕТ ЕГО САМЫМ МЕДЛЕННЫМ СРЕДИ СЕГОДНЯШНИХ КОНКУРЕНТОВ, ПРИЧЕМ ПО ВСЕМ ПАРАМЕТРАМ. ПОМИМО ЭТОГО, НА ЭТУТ АВТОМОБИЛЬ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ САМАЯ НЕДОЛГО-ВЕЧНАЯ ГАРАНТИЯ, ВСЕГО ДВА ГОДА.

### KIA SPECTRA

САМЫЙ ОСНАЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ! У НЕГО, ЕДИНСТВЕННОГО ИЗ ТРОИЦЫ, ЕСТЬ ВСЕ ЧЕТЫРЕ ЭЛЕКТРОСТЕКЛО-ПОДЪЕМНИКА, ЛЕГКОСПЛАВНЫЕ КОЛЕСА И АУДИОПОДГОТОВКА. ПОСКОЛЬКУ SPECTRA НА КЛАСС ВЫШЕ «САНДЕРО» И «АЛЬБЕИ», ТО И РАЗМЕРЫ У НЕЕ ПОБОЛЬШЕ. КО ВСЕМУ ПРОЧЕМУ, МОЩНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ОТЛИЧАЕТ ЕЕ ОТ СОПЕРНИКОВ: И РАЗГОН И СКОРОСТЬ У НЕЕ ВЫШЕ. ВМЕСТЕ С ТЕМ ВЫШЕ И РАСХОД ТОПЛИВА. ОДНАКО НАДО ПОНИМАТЬ ЧТО SPECTRA – МОРАЛЬНО УСТАРЕВШАЯ МАШИНА, ПРИЧЕМ УСТАРЕВШАЯ КАПИТАЛЬНО: ЭТА МОДЕЛЬ СУЩЕСТВУЕТ УЖЕ 12 ЛЕТ! ВЕРОЯТНО, ЭТО ОДНА ИЗ ПРИЧИН, ПОЧЕМУ ЭТА МАШИНА – САМАЯ ДЕШЕВАЯ ИЗ ТРЕХ ПРЕДСТАВЛЕННЫХ (С УЧЕТОМ СПЕЦИАЛЬНОЙ СКИДКИ В 20 ТЫСЯЧ) И ИМЕЕТ САМУЮ ДОЛГУЮ ГАРАНТИЮ, НА ПЯТЬ ЛЕТ.

### RENAULT SANDERO

ЕГО ВНЕШНОСТЬ СПОРНА, НО СВЕЖА. ОГОРЧАЕТ ТО, ЧТО ЭТО ПО СУТИ – ТОЖЕ «ЛОГАН», НАКРЫТЫЙ НОВЫМ КУЗОВОМ. ЧТО Ж, ЭТО ТОЖЕ НЕПЛОХОЙ ВЫБОР НА ФОНЕ КОНКУРЕНТОВ, ВЕДЬ НЕСМОТРЯ НА СВОЙ ВОСЬМИКЛАПАННЫЙ 1,4-ЛИТРОВЫЙ МОТОР, АВТОМОБИЛЬ ОТСТАЕТ ОТ «СПЕКТРЫ» ПРИ РАЗГОНЕ ДО 100 КМ/Ч ВСЕГО НА 0,4 СЕКУНДЫ, А ПО МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ – ВСЕГО НА 5 КМ/Ч. МОЖНО ЗАКАЗАТЬ МОДЕЛЬ С 16-КЛАПАННЫМ АГРЕГАТОМ, НО ЭТА МОДИФИКАЦИЯ НАПРОЧЬ ВЫБЫЕТСЯ ИЗ ЦЕНОВЫХ РАМОК. SANDERO НЕ САМАЯ ДОРОГАЯ МАШИНА ИЗ СРАВНИВАЕМЫХ, ОДНАКО ОНА ОТЪЯВЛЕННЫЙ РЕКОРДСМЕН ПО КОЛИЧЕСТВУ «ДОПОВ»: ПРИ ЖЕЛАНИИ ТЫ МОЖЕШЬ ОБОРУДОВАТЬ ЕГО КОНДИЦИОНЕРОМ (В СПИСКАХ ДОПОБОРУДОВАНИЯ ДВУХ ДРУГИХ МАШИН ЕГО ПРОСТО НЕТ), ABS С EBD И МНОГИМ ДРУГИМ...



**Das Auto.**





ВТО ВРЕМЯ КАК БОЛЬШИНСТВО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПОДСЧИТЫВАЕТ УБЫТКИ ОТ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА 2008-2009 ГОДА, ТЕ СЧАСТЛИВЧИКИ, КОТОРЫМ УДАЛОСЬ УСПЕШНО ПРЕОДОЛЕТЬ ТЯЖЕЛЫЕ ВРЕМЕНА, БАЛУЮТ СВОИХ ПОЧИТАТЕЛЕЙ НОВЫМИ МОДЕЛЯМИ. ДОСТАТОЧНО ВСПОМНИТЬ BMW С ЕЕ 5-SERIES GT ИЛИ HONDA С ACCORD CROSSTOUR И ACURA ZDX ДЛЯ АМЕРИКАНСКОГО РЫНКА.



Текст и фото  
Павел  
Блюденов

# ВОЛЧАРА

е стал исключением в такой ситуации и очень успешный в последнее время Volkswagen. Правда, в отличие от своих конкурентов, немецкий концерн очень аккуратно подошел к вопросу расширения и позиционирования модельного ряда. Итак, знакомься: новый внедорожник, рабочая лошадка и просто большой автомобиль в кузове пикап – Volkswagen Amarok!

## Для всех, кроме янки

Как известно, большую любовь к огромным утилитарным пикапам испытывают исключительно американцы. Огромная страна, свобода пере-

движения, сельское хозяйство – да любой фермер только и мечтает, чтобы иметь в своем гараже блестящий Ford F-150. И именно в этом-то и заключается подвох. Другие производители уже пытались подняться на американский олимп фермерских хозяйств США, да вот только сделать им это удалось. Nissan Titan и Honda Ridgeline с трудом смогли преодолеть планку в 30 тысяч проданных пикапов за год, тогда как Ford проходит такое же количество своих F-150 за месяц. Очевидно, именно поэтому мы никогда не узнаем возможных результатов продаж Volkswagen Amarok – ведь он будет продаваться звезде, кроме рынка Северной Америки!

Впрочем, может быть, оно и к лучшему. Среди увиденных мной возможностей Amarok совсем мало тех самых, которые особо ценятся в США (по крайней мере, если судить по промо-сайтам пикапов на тамошних сайтах), и, наборот, много всяких таких, которые любят европейцы и весь остальной мир, куда Amarok привезут на продажу.

Например, Ford может похвастать изобилием возможных cargo-фишн (т.е. приспособлений для перевозки грузов) типа выдвижных лестниц сзади и сбоку автомобиля или специальных «ворот», удерживающих груз внутри кузова. Слова о харешем салоне можно обнаружить только на за- дворках пресс-релизов про F-150... В Amarok все наоборот: кузов обескураживает водителя своей наготой, а вот салон может порадовать даже искушенного любителя легковых автомобилей. Хотя стоп!.. это я явно забегаю вперед. С Америкой все понятно, отправляемся в прекрасный Стартый Свет, где, собственно, и проходила презентация новой модели VW.

## Подарок для фанатов

И, честно говоря, найти лучшего места для предварительной презентации автомобиля, кроме как фестиваль поклонников GTI, было нельзя. За 29 лет организации этого звента событие пересекло свою первоначальную задумку и сейчас является по сути неофициальным тюнинг-автосалоном на тему всех брендов, входящих в группу VAG других немцев. Люди, приезжающие на Вертерзее,



## AMAROK ПЕРЕВОДИТСЯ КАК «ВОЛК» С ЯЗЫКА ОДНОГО ИЗ КОРЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ



стремительно лояльны «народной марке». Amarok оказался для них настоящим подарком: зеваки и участники бросали свои тюнингованные GTI, S3, GT и прочие автомобили, переключаясь на полностью стоковый пикап! Я думаю, что если бы кто-нибудь считал количество сделанных снимков Amarok, то он явно был бы на первом месте, затмив даже несколько интересных премьер мероприятия, включая лимитированные версии Golf GTI или промо-варианты новохоньского малыша Audi A1.

### Откуда родом?

История «фольксвагеновского» пикапа началась в далеком 2005 году. Именно тогда отделение «Volkswagen коммерческие автомобили» рассказало всему миру о начале работ над новым автомобилем Volkswagen Robust Pick-Up. К 2007 году машина приобрела реальные черты и походила на помесь Мультивана и Пассата. Тогда же появились и первые шпионские снимки от автомобильных папарazzi, засевших прототипы во время испытаний. В 2008 году в немецкий концерн приходит знаменитый дизайнер Вальтер Де Сильва, которому «Амарок» и обязан своим современным видом. В начале 2009 года машина была практически полностью готова к серийному производству, однако в VW еще не были до конца уверены в успехе всей затеи.

Очевидно, именно тогда и было принято решение не выводить автомобиль на американский рынок. В итоге, машина пробыла в замороженном состоянии до декабря 2009 года, когда ее наконец-то представили заинтересованной публике. Volkswagen Amarok собирается на заводе в Аргентине, и именно там планируются основные продажи. На самом деле продажи этого автомобиля уже начались, правда, пока официально это происходит как раз в Южной Америке. Европа и весь остальной мир увидят автомобиль только в середине осени.

### Впечатления

Визуально «фольксвагеновский» пикап претендует на победу в конкурсе красоты среди подобных автомобилей, недаром его коснулась рука итальянского дизайнера: спереди Amarok выглядит просто отлично. И даже необычно большие формы всех элементов типа непривычно массивной фальшрадиаторной решетки, длинного бампера или больших выразительных фар не сбивают с толку. Последние веяния корпоративно-





го стиля легко узнаются, и в целом вся мордашка выглядит очень стильно и мило. В итоге получилась рабочая лошадка с человеческим лицом. А что сказал, что помощник по хозяйству должен быть страшным? Мне нравится!

В профиль Amarok выглядит менее интересно, а сзади так и вообще обычно. Создается ощущение, что именно в процессе отрисовывания этих элементов Вальтер был вынужден срочно переключиться на разработку нового Golf VI, работа над которым как раз кипела в 2008 году. В итоге, по виду сзади определить марку машины будет непросто, что, надо сказать, характерно для такого типа автомобилей.

Впрочем, самые большие впечатления Amarok производит внутри. Первое прикосновение к ручке двери дает понимание того, что передо мной Volkswagen, с его фирменным вниманием к деталям и качеству. А салон так и вообще вызывает чувство дежавю – где-то я уже все это видел... Правильно, в Golf! В Polo или Passat CC, как хочешь,

ибо салон там практически одинаковый. Однако хороший, эргономичный и информативный. Те же приятные на глаз приборы с наклонными колодцами, белой подсветкой и красными стрелками, те же кнопочки управления магнитолой и климатической установкой. Все находится на своем месте, все очень качественное, приятное на ощупь, крепко сбитое. Здесь надо отметить, что машины, которые оказались в наших руках (на презентации присутствовали еще 3 журналиста из Германии и Голландии – Прим. ред.), – предсерийные прототипы. Кое-где еще присутствуют странного вида заглушки или кнопки неизвестного «внедорожного» назначения. Доставшаяся мне комплектация оказалась одной из самых богатых: встроенная магнитола имела навигацию (кстати, отлично сделанную) и Bluetooth-приемник для телефона и плеера, а салон был обтянут кожей.

### Легковушка или пикап?

На ходу фольксвагеновский пикап подтверждает ощущение салона легкового автомобиля: машина послушна рулю, позволяет активно маневрировать, бодро разгоняется – в общем, ведет себя словно

маленькая и проворная машинка! Amarok комплектуется пока что одним 2-литровым дизельным двигателем в двух вариациях: попроще (мощностью 122 л.с.) и посырее (170 л.с.). Я испытал как раз второй вариант. Несмотря на об-

щий вес в 2110 кг, машина не потеряла бойкости и даже легко разогналась на просторах немецкого автобана до 170 км/ч. При этом общий расход топлива за время поездки из аэропорта Мюнхена до австрийского Клагенфурта (около 350 км), где проводился фестиваль GTI-Treffen, составил 7,9 л/тра. Неплохо для двухтонного грузовика, да?

И хотя обычно про комфорт в таких автомобилях речи не идет, в Amarok все просто великолепно. Шумоизоляция на уровне Passat, а может быть, даже и лучше. На скорости в 140 км/ч можно спокойно разговаривать шепотом, а на унке озвученных 170 – даже не повышать голос. При этом машина очень стабильна, четко держит траекторию, не рискает... Не хочется перехвалить «вольксвагеновского волка», но машина действительно получилась отличная.

### Куда ж без ложки?

Впрочем, и кроме восхищений про машину есть что сказать. И как это ни странно, основные замечания касаются ее непосредственного функционала по перевозке грузов. По геометрическим размерам Amarok является небольшим пикапом (его общая длина 5,2 м), поэтому его открытый кузов не так уж и велик. Проблема, в общем-то, типичная и обычно решается наличием сдвижного заднего стекла, в котором можно разместить длинномерные предметы, но в Amarok этого нет. Заднее стекло намертво запаяно в кузов... Еще один важ-



ный момент – загрузка грузов. И здесь тоже странное решение. Крышка открывается только на себя, без возможности открыть ее сбоку, что может быть неудобно при погрузке больших предметов, которые придется затаскивать через нее и поднимать выше. Вопросы вызывает и сам кузов: пока что он представляет собой исключительно железную полость, без каких-либо пластиковых или резиновых направляющих. А значит, при первой же погрузке какого-нибудь щебня или подобного «грязного» груза кузов сильно потеряет во внешнем виде. Впрочем, все эти недостатки еще могут быть исправлены в процессе производства. Тем более что представители Volkswagen неоднократно заявляли, что машина является прототипом и ее конструкцию еще могут быть внесены изменения. Что ж, будем надеяться...

#### Перспективы в России

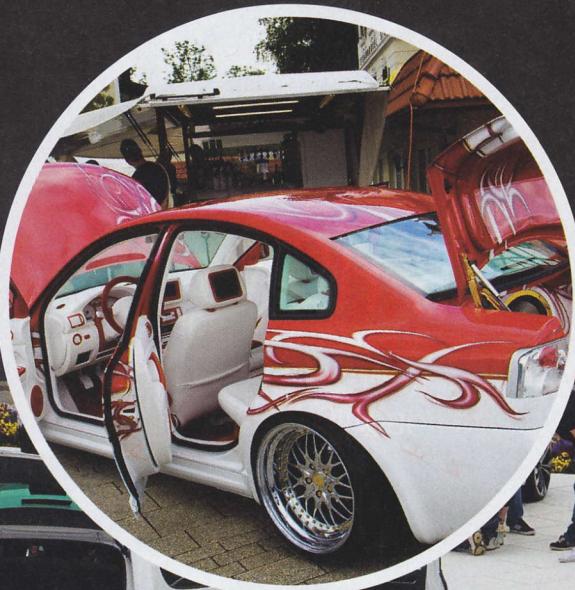
Про будущее Amarok в нашей стране без официально объявленных цен говорить пока рано. Если сравнивать машину с уже продающимися в России пикапами, то здесь явный шаг вперед. Mazda BT-50 или Mitsubishi L200 – просто прошлый век по сравнению с новым пикапом Volkswagen. Правда, никто из них и не претендует на мировое господство. Цены на L200 начинаются от скромных 700 тысяч рублей, а BT-50 на 60 тысяч дороже. Amarok же, по неофициальной информации, будет стоить немногим больше. Цена базовой версии может составить около 900 тыс. рублей, а в люксовой комплектации Highline она подберется вплотную к отметке в полтора миллиона деревянных. Насколько правдивы эти цифры, покажет время, но уже сейчас можно сказать, что машина получилась более чем достойная. И если Volkswagen в итоге попросит за нее хорошую цену (пусть даже и за голую «приманочную» версию), россияне могут полюбить этот автомобиль. **FRSG**



**ОБЩИЙ РАСХОД ТОПЛИВА ЗА ВРЕМЯ НАШЕЙ ПОЕЗДКИ СОСТАВИЛ МЕНЬШЕ ВОСЬМИ ЛИТРОВ НА СТО КИЛОМЕТРОВ. НЕПЛОХО ДЛЯ ДВУХТОННОГО ПИКАПА!**



Прикид у тюнеров иногда оказывается гораздо экстремальнее, чем обвесы у привезенных ими машин



ПОКА ТЫ ОТМЫВАЛ СВОЮ МАШИНУ ОТ ЗИМНЕЙ  
РОССИЙСКОЙ ГРЯЗИ И АНТИГОЛОДНОГО РЕАГЕНТА,  
МЫ ОТПРАВИЛИСЬ ПОСМОТРЕТЬ, КАК ВСТРЕЧАЮТ НАЧАЛО  
НОВОГО СЕЗОНА ЗА ГРАНИЦЕЙ, В ГЕРМАНИИ. А ЕСЛИ ЕЩЕ  
ТОЧНЕЕ – ТО В АВСТРИИ, ГДЕ НАСТОЯЩИЕ ПОКЛОННИКИ  
МАРКИ VOLKSWAGEN ЕЖЕГОДНО УСТРАИВАЮТ НАСТОЯЩИЙ  
ПРАЗДНИК-ФЕСТИВАЛЬ GTI-TREFFEN...

# НАРОДНОЕ БЕЗУМИЕ



Кошунство? Нет, просто этот Golf был практически уничтожен, столкнувшись в лоб с грузовиком. Так что превращение в прицеп, скорее, продлило его автожизнь...

Текст и фото:  
Павел  
Блюденов

# M

ногие достойные тюнинг-мероприятия проводятся буквально где придется: однообразные выставочные залы, бескрайние унылые поля или чуть менее бескрайние, но столь же унылые парковки... С одной стороны, ничего в этом страшного нет: когда вокруг сотни качественно прокачанных автомобилей, особо некогда любоваться пейзажами. Но нельзя же сутки напролет проводить, уткнувшись носом в выпускные коллекторы или дифференциалы повышенного трения – не грех иногда окинуть взглядом и окружающую местность. И как же приятно, когда эта местность оказывается живописной! Одной из причин культового статуса GTI-Treffen наверняка стало место проведения мероприятия, которое выбрано организаторами с толком. Никто не пытался затащить огромное количество стандартных (и не очень) автомобилей, выпущенных концерном VAG, в дебри мегаполисов – площадку для слета нашли в австрийской провинции, в небольшом городке Райфенц. Огромное пресное озеро Вертерзее, раскинувшееся почти на семнадцать километров в длину и на два километра в ширину, окруженное горами и лесами, кажется декорацией для волшебной сказки. А в настоящую сказку его превращают машины, демонстрирующие себя многочисленным посетителям. Причем зрителям для этого иногда даже не приходится двигаться с места. На Вертерзее считается хорошим тоном периодически заводить свой автомобиль и объезжать на нем территорию выставки. Поэтому зритель может прийти со своим шезлонгом, разлечься в нем, открыть пиво – и просто смотреть, как самые невероятные тюнинг-проекты на базе машин VW, Audi или Skoda будут не спеша проезжать мимо...



НА ЭТОМ МЕРОПРИЯТИИ  
В ФАНАТОВ МАРКИ VW  
ПРЕВРАЩАЮТСЯ ДАЖЕ ТЕ,  
КТО РАНЬШЕ ОТНОСИЛСЯ К НЕЙ  
С ПРЕНЕБРЕЖЕНИЕМ

Началась вся эта история достаточно давно. В далеком 1981 году несколько ярых поклонников и счастливых обладателей Volkswagen Golf GTI первого поколения сидели в небольшом рестораничке и обсуждали свои автомобильные чада. Один из участников беседы, Эрвин Неурвиц, который по совместительству и владел питейным заведением, предложил на первый взгляд шальную идею: а что если придумать праздник для таких же, как они, фанов продукции Volkswagen

и отмечать его здесь, в крохотном заведении? И даже несмотря на то, что идея пришла в голову Эрвину после очередной кружки пива, на следующий день она не улетучилась из его головы. На следующий год он и его друзья начали писать письма всем своим знакомым с предложением устроить общий «митинг». Надо понимать, что тридцать лет назад Интернетом и мобильными телефонами даже в цивилизованных странах не пахло, поэтому рассчитывать ребята могли

только на знакомых и сарафанное радио. И на удивление, оно и сработало. На первую встречу GTI-Treffen (treffen с немецкого переводится как «фестиваль») прибыло восемь участников из соседних городов. Еще через год их число утроилось, а уже через три года на фестиваль приехали первые гости из соседних стран. Молва про задорное мероприятие докатилась до Германии, и вот тогда фестиваль получил действительно широкое развитие.



KTM X-Bow – своя на этом празднике жизни, ведь она оборудована мотором 2.0 TFSI





Сейчас GTI-Treffen является самым крупным неофициальным ивентом, посвященным продукции Volkswagen. Стоит сказать, что британские фанаты VW, у которых есть свои весьма масштабные шоу, стараются, чтобы между их мероприятиями и слетом в Вертерзее был как минимум месяц – иначе есть шанс недосчитаться доброй трети посетителей, которые либо уже уедут в Австрию, либо еще не придут в себя по возвращении оттуда. Хотя надо сказать, что теперь ассортимент участников мероприятия со временем существенно расширился. Помимо всех марок, входящих в состав VAG (Audi, VW, Seat, Skoda), среди участников полно автомобилей и других немецких марок, а порой встречаются и культовые американцы типа старых Corvette или Mustang.

Само действие представляет собой живую картину выражения «праздник на улице» – малосенький городок полностью преображается. Сказочные уочки заполняются автомобилями, ухоженные газоны сплошь и рядом «засеиваются» людьми, на тротуарах раскидываются многочисленные лавочки и магазины, а пустыри застраиваются огромными шоурумами производителей, со стеклянными стенами, светомузыкой и, конечно, добрым десятком уникальных и ограниченных версий любимых автомобилей.

Понятное дело, что места всем катастрофически не хватает, поэтому те, кто уже занял «коzyрные» места, просто сидят на улице и наслаждаются видом происходящего, а остальные находятся в вечных скитаниях, плавно рассекая по улицам.

еня больше всего поразила дружественная атмосфера мероприятия – это настоящееборище единомышленников, «заболевших» одной и той же прекрасной болезнью. Вот типичная картина, которую можно наблюдать регулярно:

в потоке останавливается машина, и очередные зрители и зеваки начинают обсуждать ее доработки с владельцем. При этом все это происходит в очень дружелюбном режиме, к беседе могут присоединиться водители соседских машин или посетители местных лавок. И это даже несмотря на то, что местные бары и ресторанчики бьют рекорды по продаже пива и прочего алкоголя. Умиляющий аккордом становится протекающая в городке речушка, соседствуя

щая с доброй сотней машин на парковке, оборудованной на чьем-то газоне. Главные загрязнители окружающей среды гармонично сливаются с природой и городом, а в водах речушки можно рассмотреть изобилие рыбы и прочей живности...

Заводские пиарщики и маркетинг пришли на GTI-Treffen уже давно – понятно, что более

лояльной аудитории, чем на этом мероприятии, просто нельзя и представить. Поэтому VW зачастую демонстрирует тут новинки даже раньше официальных премьер на автосалонах. Так было и с VW Amarok, и с двумя спецверсиями нового Гольфа (Excessive Study и Adidas GTI), семью вариациями компактной Audi A1 и «заряженными» Fabia и Octavia RS+.





Пока одни производители в трехтысячный раз повторяют, что тюнинг - это плохо, входящие в концерн VAG марки по полной используют GTI-Treffen для продвижения собственной продукции. Причем с каждым разом их стеллы становятся все богаче и насыщеннее...



**Само собой, мы не могли не побеседовать с основателем фестиваля, доктором Эрвином Неувицом**

**«Форсаж»:** - У Вас еще сохранилась та самая первая машина, которая 29 лет назад натолкнула Вас на светлую идею создания этого праздника?

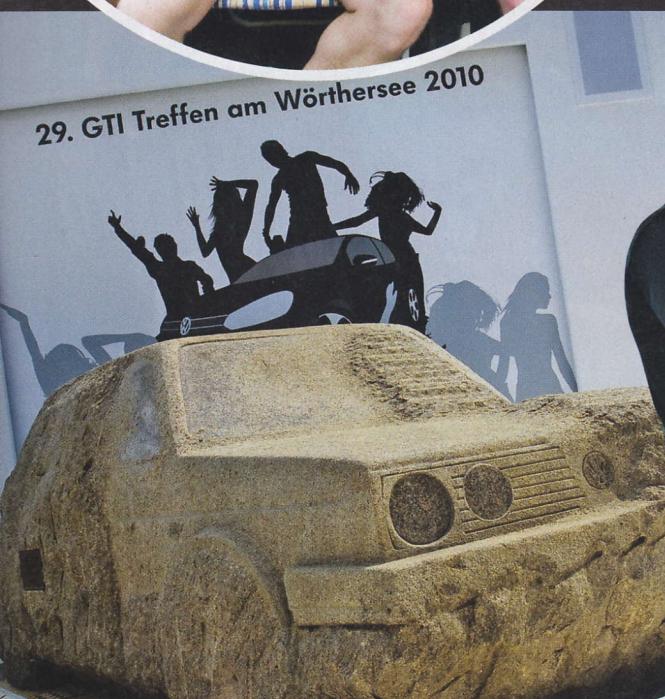
**Э.Н.:** - Мне и самому иногда не верится, что это было так давно! Это был белый Golf GTI чуть ли не из самой первой партии - но, увы, именно он не сохранился. Понадобились деньги, пришлось срочно продавать... Правда, не прошло и полугода, как все наладилось, и я купил себе почти такой же GTI, на котором ездил уже достаточно долго.

**«Форсаж»:** - А какое авто у Вас сейчас? Новый GTI?

**Э.Н.:** - Я уже не настолько молод, чтобы жечь на GTI, поэтому катаюсь на Volkswagen Beetle.

**«Форсаж»:** - А как Вам современные VW? В том ли направлении марка движется? Как вам новый GTI?

**Э.Н.:** - Принципы и цели производителя остались теми же: отличное качество, приятный внешний вид и демократичная цена. А новый GTI просто красавец, мне он безумно нравится. Я катался на таком и был в полном восторге. Не зря его иногда называют «маленький Porsche». Это просто фантастика. Я люблю эту машину - и может быть, все-таки куплю себе такую...



# АВТОПАРК ЮРСКОГО ПЕРИОДА

«ПОРОЙ Я МЧАЛСЯ НА СКОРОСТИ ОКОЛО 30 КМ/Ч – ЭТО БЫЛО ПОЛНЫМ БЕЗУМИЕМ!» – СЕГОДНЯ ЭТИ ЗНАМЕНИТЕ СЛОВА ЭМИЛЯ ЛЕВАССОРА, ПОБЕДИВШЕГО В 1895 ГОДУ В ГОНКЕ ПАРИЖ-БОРДО-ПАРИЖ, ВЫЗЫВАЮТ УЛЫБКУ. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ПРОЧУВСТВОВАТЬ ИХ НА СОБСТВЕННОЙ ШКУРЕ, НАДО ПРОЕХАТЬ НА СООТВЕТСТВУЮЩЕМ АВТОМОБИЛЕ.



Текст и фото:  
Борис Мурадов

## А

втору этого материала возможность ощутить нечто подобное представилась в рамках официального празднования двухсотлетия марки Peugeot – на испытательном треке «Бельшам» и в окрестностях французского городка Союш неподалеку от знаменитого горного массива Юра, давшего название самой известной геологической эпохе – Юрскому периоду. Уже по одному только музею L'Aventure Peugeot, расположенному в Союш рядом с первым и до сих пор действующим автозаводом компании, можно бродить сутками, разглядывая 450 автомобилей, 350 мотоциклов и велосипедов и более 3000 различных предметов. А уж когда кое-что из этой сокровищницы выкатывают наружу и дают прокатиться, то даже уже не Левассором, а Де Кортанзом почувствуешь себя точно!

### Рождение легенды

На банкете в честь упомянутой победы Левассора кто-то из его друзей поднял тост за достижение в скором будущем «фантастической» скорости в 80 км/ч. А триумфатор пожалел тех, кто возьмется за осуществление этой «нелепой» идеи. Но уже через пять лет был покорен рубеж в 100 км/ч, а в 1938 году средняя скорость родстера Peugeot 402 Darl'Mat Special Sport по ходу «24 часов Ле-Мана» достигала 130 км/ч. В названии машины увековечен Эмиль Дарлма – в тридцатых годах он был одним из наиболее предприимчивых и успешных,

говоря современным языком, дилеров Peugeot. При этом не ограничивался лишь продажей автомобилей этой марки, но еще и активно их тюнинговал – главным образом именно по части динамики. Его усилия не остались незамеченными заводскими специалистами – и когда в 1936 году компания выпустила короткобазную 302-ю модель, Дарлма попросили помочь новому заводскому дизайнеру Жоржу Полену в работе над спортивной версией автомобиля. Любопытно, что Полен – дизайнер от бога, фанат спортивного стиля и аэродинамически эффективных обводов – был по специальности... зубным техником!

На доставленное с завода в гараж Дарлма шасси был установлен более мощный 2-литровый мотор от седана 402, а затем в ателье Марселя Пурты шасси «одели» в кузов из стальных и алюминиевых листов на деревянном каркасе (причем предварительно полностью деревянную модель продули в аэродинамической трубе, чтобы спортивный силуэт родстера был не только эффективным внешне, но и эффективным на деле). Впоследствии автомобиль получил и специальную полуавтоматическую (электромеханическую) преселективную коробку передач Cotal MK-25 (привет из дальнего прошлого современным системам вроде DSG) – она не только облегчала переключение, но и существенно ускоряла этот процесс. С учетом того, какого труда и сноровки требовало переключение несинхронизированных передач, это было

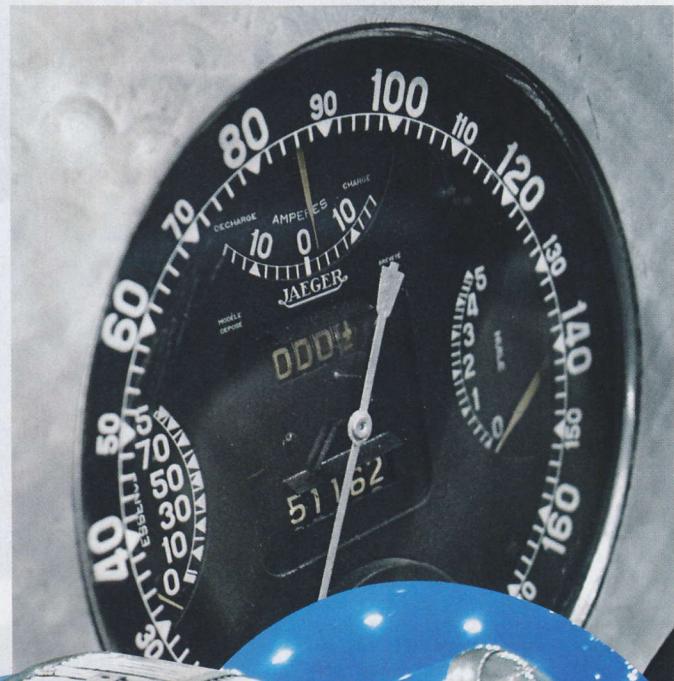
большим подспорьем водителю! Алгоритм действий был таким. Сначала выбираешь напольным рычагом направление движения – вперед или назад (отдельной задней передачи в коробке нет, и для движения назад можно использовать любую из четырех передач – производитель рекомендовал вторую). Затем маленьким рычажком на «торпедо» вручную легко выбираешь нужную передачу – и остальное за тебя быстро делают электромагниты, сцепление выжимать не нужно.

Эксклюзивный образ спортивка подчеркивался фирменными дефлекторами Darl'mat в стиле ар-деко по боковинам моторного отсека, окружной решеткой радиатора и площадкой под задний номерной знак в форме сердца. Первый такой автомобиль был готов в ноябре 1936 года и положил начало серии из сотни родстеров, кабриолетов и купе. И тогда Дарлма со товарищи подумал: «А не замахнуться ли нам, понимаешь, на 24 часа Ле-Мана?». Сказано – сделано: к гонке 1937 года было построено три гоночных 302-х с форсированными с 55 до 73 л.с. (за счет установки своденного карбюратора и повышения степени сжатия) моторами. Коробка передач, правда, осталась оригинальной, механической 3-скоростной – время «электромеханики» еще не пришло, для гоночной трассы было выбрано проверенное классическое решение. Кузова от дорожных версий отличались лишь отсутствием дверей.

Машин, за рулем которой сижу я – стартовый номер 25, шасси № 705506, –



Аэродинамическое сопротивление можно было уменьшить, спрятав полноразмерное лобовое стекло под капот!..



### Дизайнер – и герой

Жорж Полен – дизайнер, спроектировавший кузова 302 и ряда других довоенных моделей Peugeot, во время войны остался на захваченной немцами территории Франции и стал агентом французского Со-противления. Он собирал разведывательную информацию, поставлял партизанам сведения о дислокации, составе и вооружении немецких частей. Будучи разоблаченным в 1942 году, он имел возможность бежать и спастись, но не оставил своих оказавшихся в опасности товарищ, был схвачен и затем расстрелян, отдав жизнь за Родину как подлинный герой.

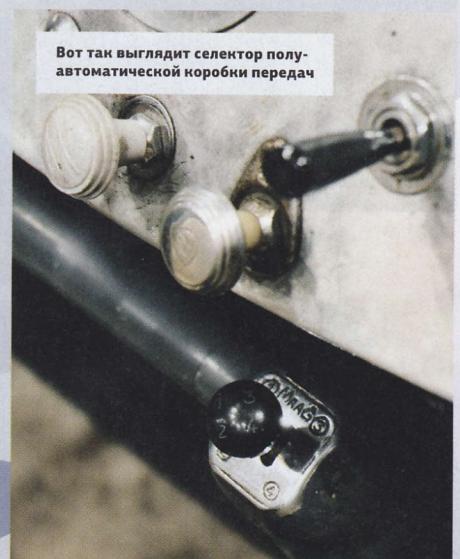
одна из «боевых», разгонявшихся по ходу той гонки аж до 170 км/ч. Нечего и думать, что на столь ценном автомобиле позволял проехать в «боевом» темпе. Но современным любителям «прохватить с ветерком» стоит учесть, что 170 (и даже 130 км/ч) за рулем современного автомобиля и спорткара тридцатых годов – разные вещи. К примеру, в той самой гонке 1937 года столкновения при 130 км/ч оказалось вполне достаточно, чтобы двое гонщиков погибли...

### Шкаф на колесах?

Вообще, трудно описать всю гамму чувств, когда садишься за руль весьма древнего спорткара со столь славной историей. Берешься за потертую пусковую «вертушку» оригинального стартера Paris Rhone – ту самую, за которую более семидесяти лет назад брались участники легендарной гонки. Запускаешь мотор, ощущаешь брутальную дрожь, пробегающую от него по кузову и по идущей из-под «торпедо» длинной ручке КПП, в буквальном смысле «втыкаешь» первую передачу, и... Мотор смешной по нынешним меркам мощности по-настоящему срывает машину с места, а первая передача под его громкий рык очень быстро «кончается», и, вновь выжимая очень длинноходное и жесткое сцепление, с хрустом и лязгом переходишь на вторую... Мне доводилось ездить по автодрому за рулем раллийных машин легендарной группы В восьмидесятых годов – не поднимая ноги с педали газа, потому что как-то по-другому ехать просто невозможно, и иначе как «ездой на бешеных табуретках» это не назовешь. Вождение же «лемановского» спорткара тридцатых, если продолжать аналогию, сродни управлению здоровенным дубовым шкафом на полузалиптических рессорах и с барабанными тормозами (для тех, кто вообще способен такое представить) – да еще и с колоссальной недостаточной поворачиваемостью. Как тогдашние гонщики умудрялись заправлять машины в поворот и сколько потов с них при этом сходило – тайна сия велика есть!

### Почти под парусом

Дорожный автомобиль шестидесятых годов выпуска – это уже другая история. Красавец-кабриолет Peugeot 404, если следовать «мебельным» аналогиям – скопее, мягкий и вальяжный диван-кровать в дизайне от Pininfarina. А еще уместнее сравнить его с плывущей по водной глади яхтой (даже хочется сказать – бригантиной). И взгляды прохожих (даже в привычном





Кабриолет модели 404 начали выпускать в 1962 году – на пару лет позже седана

для таких ретромобилей Сошо!) привлекает так же, как если бы по улицам и впрямь плыла, мягко покачиваясь, изящная яхта. Но этого плавного хода добиться не просто: при трогании с места мотор так и норовит заглохнуть – настолько непривычно по сегодняшним меркам требуемое для уверенного старта соотношение в работе педалями сцепления и акселератора. А перегазуешь – задний привод, не ограниченный никакими электронными системами стабилизации, проявляет себя во всей красе: корма машины, отчаянно взвизгивая резиной, тут же пускается в пляс – только успевай ловить контрвращением руля!

На каждое движение рулем передние колеса реагируют так, словно ты их поворачиваешь непосредственно руками, и никакой тебе «ватности», никакого отсутствия обратной связи, на которое то и дело сетуют коллеги, тестируя современные автомобили: все четко и прозрачно – еще бы, связь-то

прямая, никакого усилителя нет! Но при парковочном маневрировании силой надо обладать недюжинной – как с таким элегантным на вид кабриолетом справлялись нежные женские руки? Отдельная песня – переключение передач. Рычаг КПП у 404 установлен по моде тех лет на рулевой колонке. Но это-то полбеды: ходы рычага настолько нечеткие, что «попасть» в нужную тебе передачу можно только после определенной тренировки. То же и с тормозами – они требуют большой деликатности: нажмешь посильнее, чем требуется, – и либо снова бросает в сторону заднюю ось, либо машина, останавливающаяся как вкопанная, клюет носом так, что не ожидающий этого пассажир норовит угодить любом прямо в рамку лобового стекла. Это вам не современный автомобиль, который напичкан всевозможными усилителями и электронными «помощниками» и который чуть ли не сам все за тебя делает!

Но зато какой восторг начинаешь испытывать, когда привыкаешь ко всем этим нюан-

сам, осваиваешь управление и, разогнавшись до крейсерской скорости, проглатываешь ее колесами километр за километром шоссе! Машина становится на удивление послушной и легкой, а плавность хода такая, которой могут позавидовать современные автомобили представительского класса. Об одном пришлося пожалеть: до Лазурного берега было далековато, а рядом на пассажирском сиденье вместо «положенный по штату» для поездки на такой машине соблазнительной блондинки с романтически разевающимся на ветру шифоновом шарфиком на шее сидел всего лишь тривиальный напарник по тест-драйву... **FRSG**

**ДАЖЕ ПРИ НЕБОЛЬШОЙ  
МОЩНОСТИ «СОРВАТЬ»  
ЗАДНИЕ КОЛЕСА  
В ПРОБУКСОВКУ  
НА УДИВЛЕНИЕ  
ЛЕГКО...**



# И ЭТО ТОЛЬКО



## И

так, у тебя хэтчбек. Притом весьма горячий. Возможно, это Astra OPC или Mazda MPS. Ты молод, любишь «придавить тапку» на улицах города, но втайне, конечно, мечтаешь попробовать свои силы на настоящей трассе. Мы даем гарантию: сделав это однажды, ты будешь приезжать на трек постоянно. Так же, как участники чемпионата горячих хэтчбеков, последний и решающий этап которого прошел 27 июня на автодроме «Лидер».

Организаторы турнира вообще-то расчитывали, что в нем будет участвовать порядка 30 пилотов, но, в итоге,

на последний этап 8 автоклубов в общей



сложности заявили больше 70 автомобилей! Первое место, как и ожидалось, занял клуб MPSka.ru, который стабильно выступал по ходу всего чемпионата. В личном зачете пилотов развернулась суповая борьба, в которой первенствовал Кирилл Зайликман (приписанный к Celica Club), пилотировавший жестко доработанную Toyota Starlet. Итоговое время маленького фиолетового монстра составило 1.00.374. Второе и третье места достались Павлу Лаврухину (GTI Club, 1.02.181) и Глебу Иофе (Ford Focus Club, 1.02.633). Зато Глеб первенствовал в зачете пилотов по итогам всего чемпионата, так как стабильно приезжал к финишу в первой тройке.

Вне зачета на трассу выпустили уникальный Dacia Logan (В России продающийся как Renault) с доработанным двухлитровым мотором от Clio

Sport и каркасом безопасности. Белая машина со знакомыми до боли рублеными формами, стоявшая в очереди на трек, была поводом для шуток на тему «О, смари, таксисты приехали!» ровно до момента старта. «Логан» валил очень отчаянно, а от звука мотора на разгоне просто закладывало уши. Выступал бы он в общем зачете – неизвестно, взял бы «Старлет» первое место или нет... Но, к сожалению, «Логан» не хэтчбек, да и каркасные машины не допускаются к участию в чемпионате.

RHHCC – практически как Олимпийские игры, победа,



# НАЧАЛО!



в принципе, была не очень важна, а вот сам процесс доставил его участникам массу удовольствия. Это уникальное соревнование, и очень круто, что в нашей стране стали проходить такие турниры. И трасса отличная (для новичка, конечно), и цена участия приемлемая (примерно 400 рублей за 12 кругов – где еще такое найдешь?), и, самое, главное, куча таких же, как ты – МПСнутых и ОПЦнутых людей, фанатов задней двери и переднего привода. Этим и обусловлена такая неожиданная популярность турнира. Дебют, безусловно, удался, и организаторы уже затевают новую серию гонок, которая стартует в августе (вся инфа на [rhhcc.ru](http://rhhcc.ru)). Трасса станет больше, а регламент немного изменится

в сторону смягчения требований к авто участникам. Сейчас правила достаточно суровы, поэтому тачки с задним приводом, вроде RX-8 (которые горят желаниям тоже влиться в тусовку), под него не подпадают. Так что, вполне возможно, на следующем турнире клубов-участников станет намного больше. Однако основная фишка соревнования не меняется: приехав на стоковом авто, ты (при наличии определенных навыков вождения, конечно) вполне можешь отхватить место на подиуме и, самое главное, познакомиться с классными людьми, по-хорошему повернутыми на машинах!

Организаторы турнира хотели бы поблагодарить спонсоров чемпионата: компании Liqui Moly, PAMK, Thule, АвтоСпецЦентр на Таганке, Idemitsu. И журнал «Форсаж», конечно! =)

Текст и фото:  
Вадим  
Рошин

Фото:  
Арсен  
Галстян

ТЫ ХОЧЕШЬ СТАТЬ ГОНЩИКОМ? НЕТ, НЕ ПРОФЕССИОНАЛОМ, КОНЕЧНО, ВРОДЕ ПИЛОТОВ ФОРМУЛЫ 1, НО ЧЕЛОВЕКОМ, КОТОРЫЙ ОТЧАЯННО ВАЛИТ ПО ТРАССАМ, А ПОСЛЕ ФИНИША ДОЛГО РАССКАЗЫВАЕТ ВСЕМ, ЧТО ТАКОЕ АПЕКС И КАК ПРАВИЛЬНО ВХОДИТЬ «ВО-О-ОН В ТОТ ДАЛЬНИЙ ПОВОРОТ». ТОГДА ВОЗРАДУЙСЯ: ТВОЕ ВРЕМЯ ПРИШЛО! А ЕСЛИ ТЫ ЕЩЕ НЕ ПОНЯЛ, О ЧЕМ РЕЧЬ, – ПРОЧИТАЙ ПРО ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП РНСС И ВОЗРАДУЙСЯ ЕЩЕ БОЛЬШЕ!



**GTI club**

Поклонники автомобилей концерна VAG, помеченные шильдиком GTI, запомнились достаточно стабильными выступлениями и закономерно заняли второе место в клубном зачете. Причем часть немецкого хэтчбека Golf GTI, но и родственные горячие хэтчбеки Skoda Octavia RS. А два гонщика этого клуба, Павел Лаврухин и Александр Гармаш, в зачете пилотов заняли третье и четвертое места соответственно.

**OPC club**

Описчики по ходу турнира заявили достаточно много боевых машин, причем не только OPC разной степени заряженности, но и две самостоятельно турбированные Astra GTC. Одна, правда, на старте так и не вышла, зато Дмитрий Заболоцкий на своей турбо-«Астре» откатал все гонки, кроме первого этапа. Ну, а главными «забойщиками» очков, благодаря которым клуб занял почетное третье место по итогам чемпионата, стали Сергей Орехов (второе место в зачете пилотов) и Александр Тен (шестое место) на основательно доработанных Astra OPC. Наиболее успешно в чемпионате выступили представители Tortuga Crew – гончного подразделения OPC-клуба. «Пираты» не только участвуют почти во всех кольцевых покатушках в пределах досягаемости, но и тюнют тачки в собственном сервисе.

**Seat life**

«Испанцы», поголовно выступавшие на новых Leon Cupra, заняли предпоследнее место и запомнились, прежде всего, одинаковыми «Сеатами» желтого цвета. Может, из-за этого участники клуба отличались крайним оптимизмом и получали удовольствие как от гонок, так и от самого мероприятия. Спонсором команды выступил дилер Seat «Автоцентр Ривьера», представители которого помогали обслуживать авто участников. Лучшим пилотом клуба стал Меметов Амет, занявший в общем зачете восьмое место.

**Redliners**

Любители «топоров» (спортивных «Хонд» модификации Type-R) выступали преимущественно на «Сивиках» и «Интеграх» различных поколений. И довольно успешно, что доказывает итоговое четвертое место, которое они заняли. Не секрет, что многие владельцы «туперов» любят именно езду по кольцу, которая позволяет в полной мере раскрыть потенциал знаменитого хондовского мотора. Именно такие люди и создали команду Redliners. Ребята намерены и дальше участвовать в RHNCC и бороться за победу уже в следующем чемпионате.

**Celica club**

Участники «Селика-клуба» отметились самым задорным выступлением, хоть их частенько выносило с трассы. Один из гонщиков на белой Celica (видимо, дрифтер в душе) вваливал в большинство поворотов с ручником, что, хоть и негативно повлияло на финишное время, смотрелось очень зрелищно. А фраза «Берегись, «Селика» едет!» стала крайне популярной среди фотографов, снимавших гонку с трассы. В результате клуб по итогам чемпионата занял последнее место, зато получил при зрительских симпатиях. Лучшим пилотом клуба стал Кирилл Зайликман на Toyota Starlet, дважды приходивший первым. Но из-за пропуска двух этапов он занял в итоговом рейтинге всего лишь 12 место.





### 03 Hot-Hatch

Клуб, название которого лучше всего соответствовало духу мероприятия, заявил рекордное количество машин - 25. И, естественно, все они были живой иллюстрацией понятия «горячий хэтчбек». Костяк команды составили пилоты на автомобилях Renault Clio RS, поэтому зрители со временем переименовали ее в «Клио клуб». Ехали они весьма быстро и агрессивно, лишний раз доказывая, что Clio - машина вполне боевая. Но в итоге - всего лишь шестое место. Лучшим пилотом стал Вадим Гагарин, занявший 19 место.



### MPSka.ru

Победители, одни из главных заводил (наряду с OPC-шниками) и просто хорошие люди. Гонились они самозабвенно, вполне профессионально и заняли в итоге первое место, залив друг друга, подиум для награждения и зрителей липким шампанским. Кроме многочисленных MPS от клуба выступало и три автомобиля Mazda Sport, причем они на равных сражались с турбовыми машинами, не уступая им. Ребята выступили еще и одними из главных организаторов мероприятия и очень помогли нам с его освещением, за что им отдельное спасибо! И несмотря на то что в десятке лучших пилотов нет ни одного представителя MPSka.ru (Андрей Зайцев, представитель клуба, занял 11 место), поклонники «Мазды» заняли первую ступеньку пьедестала, опередив представителей GTI club всего на 19 очков (441 против 422). Поздравляем!



### Ford Focus Club

Именно в стане «фокусников» обосновался Глеб Иофе, абсолютный победитель в личном зачете. И хотя его Ford Focus RS ни разу не пришел первым, по итогам четырех этапов именно Глеб получил звание лучшего пилота чемпионата. Вот что значит стабильность! Остальные участники клуба также выступали неплохо, например Борис Чернецов (также на Focus ST) занял пятое место в общем зачете. Но так как многие гонщики пропустили несколько этапов, клуб занял всего лишь пятое место...



**01 Евгения.** Очаровательная представительница Celica Club выделялась на треке не только из-за притягательной внешности своей тачки. Несмотря на то что это был первый старт Жени на кольцевой трассе, ехала она достаточно уверенно, в поворотах не вылетала и в итоге показала самое плохое для новичка время. Так как Евгения только начала вкушать все радости обладания японским спорткупе, у нее далеко идущие планы на машину. Яркий стайлинг, занижение и прокачка мотора - вот что ждет ее оранжевую «Селику» в будущем. Ну и конечно же гонки, которыми она теперь серьезно заболела!

**02 Александр.** Мы и подумать не могли, что этот супервой рисер в шлеме, подобранным специально под цвет его Octavia RS, носившийся по трассе на запредельных скоростях, - на самом деле стениенный и уважаемый в научных кругах человек! По будням Александр обучает молодежь в МИФИ, а на выходных - жжет резину и уничтожает тормозные колодки на треках. Подозреваем, что на лекциях он рассказывает студентам не только необходимую по программе тягомотину, но и делится с ними секретами правильного прохождения затяжных поворотов в условиях влажного покрытия. Кандидат технических наук на питьевой - это уже серьезно!

**03 Алексей.** «Траска, конечно, не для автомобилей, слишком она узкая и медленная. Хотя для начинающих гонщиков она вполне подойдет, много «затычных» поворотов, можно научиться правильно чувствовать машину, вовремя открывать газ и тормозить. Тем более под эту трассу не нужно специально готовить машину. Вообще - очень приятно, что у нас стали появляться подобные любительские чемпионаты. А будущее у этого турнира самое что ни на есть радостное. Судя по количеству зрителей и участников - народу это интересно. На первом этапе одни парни катались, а сегодня смотри сколько девчонок уж по трассе гоняют! Я уверен, что рано или поздно это перерастет в нормальные регулярные гонки с кучей зрителей, шоу и девчонками go-go! =)»

**04 Александр.** Один из главных поставщиков очков в копилку OPC Club. Его заряженная Astra OPC привлекала внимание прежде всего отсутствием заднего бампера, громкими пристрелами выхлопа и пугающей быстрой динамикой разгона. Словом, настоящий боевой аппарат, который в умелых руках способен спокойно уделать на трас-

се машины помощнее. Кроме гоночной деятельности, Саша также является организатором Tortuga Crew - гоночной части OPC Club. Ребята из «Тортуги» выступали также одними из оргов RHHCC и очень надеются, что турнир продолжит свое существование и количество участников существенно увеличится. Кстати, по их словам, былинная вражда между поклонниками OPC и MPS - не более чем выдумка. В пример они приводят, опять же, прошедший турнир, где два клуба работали бок о бок над организацией процесса, а отношения выяснялись исключительно на гоночной трассе.

**05 Клуб MPSka** мы интервьюировали после объявления результатов, поэтому они были крайне серьезны: «Мы боролись. Очень боролись... И победили! Мы доказали всем, что можем в кои-то веки собраться нормальным составом и надрать всем задницу! Следующий чемпионат тоже будет за нами. Мы будем тренироваться. Много. Ни-ни! А потом так натренируемся, что будем занимать все остальные места. И подиум, и все, что ниже».

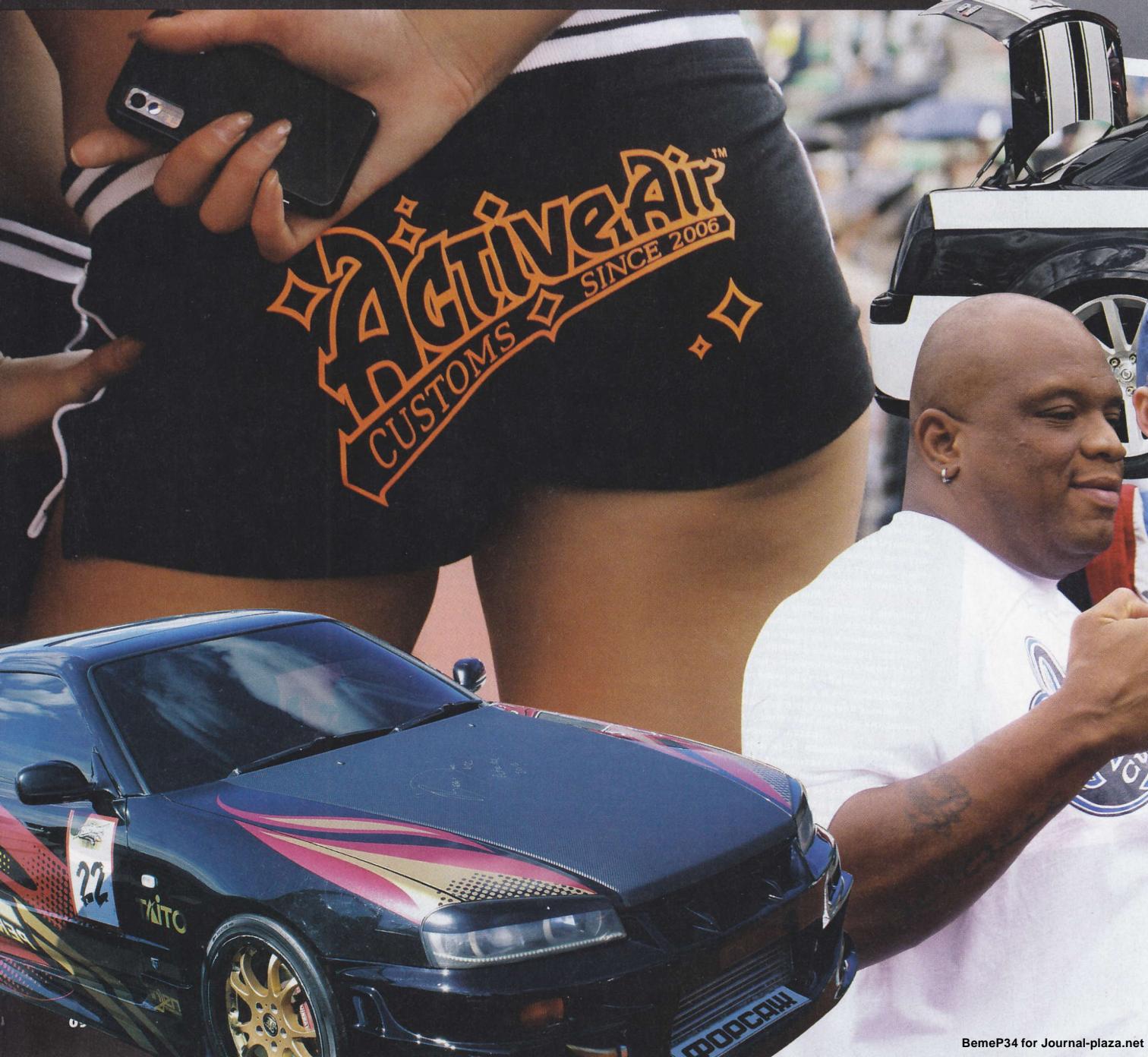
02

ВООБЩЕ-ТО  
Я ЗАНИМАЮСЬ  
НАУКОЙ,  
НО ВЫ ВЕДЬ  
ВСЕ РАВНО  
НЕ ПОВЕРИТЕ...



# ЯВЛЕНИЕ ДЭЙНА НАРОДУ

САМЫЙ КРУПНОФОРМАТНЫЙ СОТРУДНИК WEST COAST CUSTOMS, КОТОРОГО ТЫ ПРЕКРАСНО ЗНАЕШЬ ПО ТЕЛЕ-ТЮНИНГ-ШОУ «ТАЧКУ НА ПРОКАЧКУ», ПРИЕХАЛ В ПИТЕР И ПОЧТИЛ СВОИМ УЧАСТИЕМ ЛОУРАЙДЕР-ШОУ ACTIVE OPEN AIR В КОЛПИНО...





Текст и фото:

Кирилл  
Качнов

Фото:

Александр  
Суворов

## Б

иг Дэн (которого многие телезрители помнят лучше, чем Райна Фридлингхауса – босса West Coast Customs) оба дня шоу купался в народной любви. Публика не давала звезде проходу, и только заботе организаторов и собственной комплекции американец обязан знал, что в процессе фотографирования и раздачи автографов он не был невзначай разорван на сувениры. Биг Дэн добросовестно подставлял лицо под фотоаппарат и сыпал комплименты приглашающей стороне. Разве что его реакция на экспонаты шоу была немного странной. Он не проявлял особого интереса к экзотическим проектам (вроде хот-рода, составленного из агрегатов BMW и кузовных панелей от «Москвича»), а возбуждался исключительно при виде пары Hummer, которыми он может сутки напролет любоваться и в родной Калифорнии. Кстати, в гараже у тюнинг-иконы, как выяснилось, стоят банальный седан Lincoln Town Car и банальный микроавтобус Chevrolet Astra Van. Любит ли Биг Дэн на самом деле тюнинг? Или только прикидывается?

Само собой, «Форсаж» не мог не задать пару вопросов легенде тюнинга и по совместительству телезвезде:

**FRSG** Все уже слышали историю, как Райан, создатель West Coast Customs, занял пять штук баксов у дедушки и начал свой бизнес. А ты как пришел в WCC и что делал до этого?

**Б.Д.:** До прихода в West Coast я был владельцем стрип-бара! Там было на что посмотреть!.. Но слушать кучу денег на стриптизе и выливать у меня почему-то не получилось. Но заработанных денег хватило на прокачку моего пикапа Ford, которую я заказал Райану. Мы начали общаться, потом подружились – и когда ему понадобилась помощь в бизнесе, я с радостью согласился присоединиться к команде West Coast...

**FRSG** Кстати, как Райан в повседневной жизни? Он строгий начальник? Может наорать на тебя?

**Б.Д.:** Орать на других – это моя обязанность, для этого меня и взяли на работу! На самом деле Райан – очень добрый и заботливый человек,

он относится к подчиненным с уважением и пониманием. Но иногда надо быть жестким – и эта роль чаще всего достается мне.

**FRSG** Скажи, сколько денег минимум надо занести в West Coast Customs, чтобы вы занялись прокачкой машины?

**Б.Д.:** – Далеко не всегда бюджеты наших тюнинг-проектов такие уж огромные. Недавно мы как раз закончили машину для клиента, которому нужна была аккуратная и неброская прокачка. Перекраска, стильные колеса, качественный звук – общий счет был тысяч на двадцать пять долларов. Это разве деньги?

**FRSG** Какие тюнинг-тренды нынче в моде в Америке?

**Б.Д.:** – Самая модная тема – это скрещивание кузовов классических американских маслкаров и современных силовых агрегатов. У нас в работе сразу два проекта: Dodge Charger 1968 года на агрегатах одноименной машины, выпущенной в 2007 году, и Chevrolet Chevelle 1969 года на агрегатах от современного Corvette.



Биг Дэйн, конечно, круто, но он-то на прилете в Питер и денег срубил, и ничего тяжелее раздачи автографов не делал. А вот Александр Коновалов самолично устроил это достойное мероприятие. За что ему респект и пара вопросов:

**FRSG** Как тебе Биг Дэйн в поседневном общении, ведь ты тусовался с ним практически по 24 часа в сутки?

**A.K.** - Абсолютно адекватный человек, у него не было никаких звездных «заскоков». То, что он попросил номер с большой кроватью или большой автомобиль для передвижения по городу, - это при его размерах не заскоки, а жизненно необходимые вещи. Конечно, мы старались не ударить в грязь лицом, принимая такого гостя, но если вдруг приходилось перекусить фаст-фудом - Дэйн на эту тему не парился...

**FRSG** Дэйну понравился Питер?

**A.K.** - В целом да, особенно клубы, где он зажигал по полной. А вот музеи и прочие достопримечательности, которыми славится Питер, он посетил «для галочки», но особого интереса к ним не проявил. Я свозил его в Петродворец, хотел показать знаменитые фонтаны - Дэйн запросился домой уже через час...

Мы не будем много рассказывать об этом гибриде немецкого мотора и кузовных деталей от «Москвича» – ведь совсем скоро посвятим этой машине целую статью...



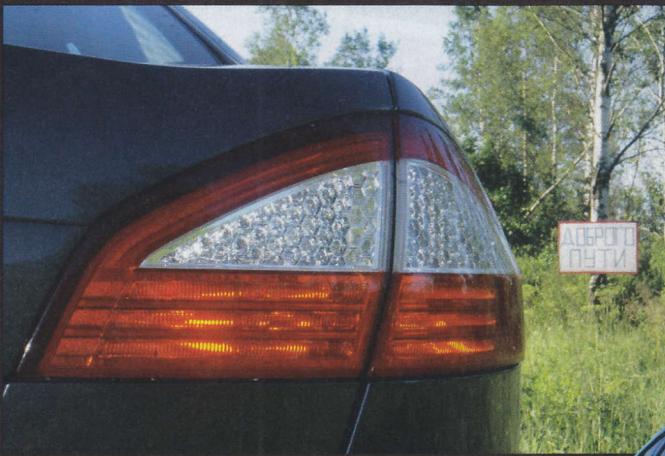
Самая яркая машина шоу – УАЗ-469, где оборудование пневмоподвески занимает и багажник, и пространство за передними сиденьями, и даже моторный отсек! Компрессор, нужный для прокачки огромного количества воздуха, в машине вообще не поместился и во время выступлений прячется за сценой. Специально для Active Open Air был сделан уникальный коврик дистанционного управления: танцуя на этом коврике, зрители управляли «пляской» автомобиля. Кроме всего вышеупомянутого, лично нас убивали наповал невероятно стильные замки капота. Уж такие на трассе не расстегнутся...



Е

## ЭКОГОНКИ

НАРОД В СЕТИ АКТИВНО СПОРИТ, КАК ЛУЧШЕ ЕЗДИТЬ В ПИТЕР – САМОЛЕТОМ ИЛИ СКОРОСТНЫМ ПОЕЗДОМ «САПСАН». МЫ ПРЕДПОЧИТАЕМ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ НА МАШИНЕ, ОСОБЕННО ЕСЛИ ЭТО MONDEO С МОТОРОМ ECOBOOST И КОРОБКОЙ-РОБОТОМ POWERSHIFT...



До сотни Mondeo с мотором EcoBoost разгоняется за 7,9 с, максимальная скорость – 232 км/ч...



За рулем Mondeo с двухлитровым турбомотором EcoBoost SCTI (2,0 л, 203 л.с.) и шестиступенчатым «роботом» PowerShift (с двумя сцеплениями) сбрасывать не хочется. На 150-160 км/ч с трудом верится, что ты движешься со скоростью, за которую можно лишиться прав: мотор мало того что не собирается «выдыхаться» – он еще и неожиданно тих для таких оборотов. Но сбросить скорость и снова ускориться – тоже не проблема: коробка передач вполне позволяет совместить переключение вниз без заметных рывков и следующее за этим переключением резкое ускорение. Причем PowerShift предлагает это идеальное сочетание, что называется, по умолчанию. По дороге в Питер мы переключались в режим S один раз, причем ненадолго и скорее «для галочки» – независимо от темпа движения режим D полностью нас устраивал. А в случае с фольксвагеновской DSG добиться резкого разгона

КАК ПОКАЗЫВАЕТ ОПЫТ, ФОРМАТ ТЮНИНГ-ШОУ ВАЖЕН НЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ КОЛИЧЕСТВО И КАЧЕСТВО ВЫСТАВЛЕННЫХ НА НЕМ АВТОМОБИЛЕЙ. НЕЛЬЗЯ СКАЗАТЬ, ЧТО ACTIVE OPEN AIR ПОБИЛО РЕКОРДЫ ПО КОЛИЧЕСТВУ И КАЧЕСТВУ ВЫСТАВЛЕННЫХ НА НЕМ МАШИН. НО ОРГАНИЗАТОРЫ СНАЧАЛА ПРОВЕЛИ ПАРАД УЧАСТНИКОВ (И ДАЖЕ ВО ВРЕМЯ ДОЖДЯ ЗРИТЕЛИ НЕ ТЕРЯЛИ ВРЕМЕНИ ДАРОМ, СИДЯ НА КРЫТОЙ ТРИБУНЕ И СЛУШАЯ РАССКАЗЫ ВЕДУЩЕГО О ПООЧЕРЕДНО ПОДЪЕЗЖАЮЩИХ К СЦЕНЕ МАШИНАХ), ПОТОМ УСТРОИЛИ ВСЕВОЗМОЖНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ И КОНКУРСЫ – И В ИТОГЕ ЗА СЧЕТ РАЗНООБРАЗНОЙ «ДВИЖУЖИ» ШОУ ПРОШЛО НА УРА

без рывка перед ним удавалось только в ручном режиме и только наловчившись ездить с полуприжатой педалью газа – чтобы при разгоне не тратить время на преодоление ее свободного хода.

Жаль, что «рваный» режим езды по питерской трассе не позволил в полной мере насладиться экономичностью мотора EcoBoost. Во время презентации машины в Испании некоторым российским журналистам удавалось добиться расхода в 6,5 литров на сотню. У нас цифры были другие: при езде строго по правилам – 8,8, при более агрессивной езде – 9,9 л/100 км...

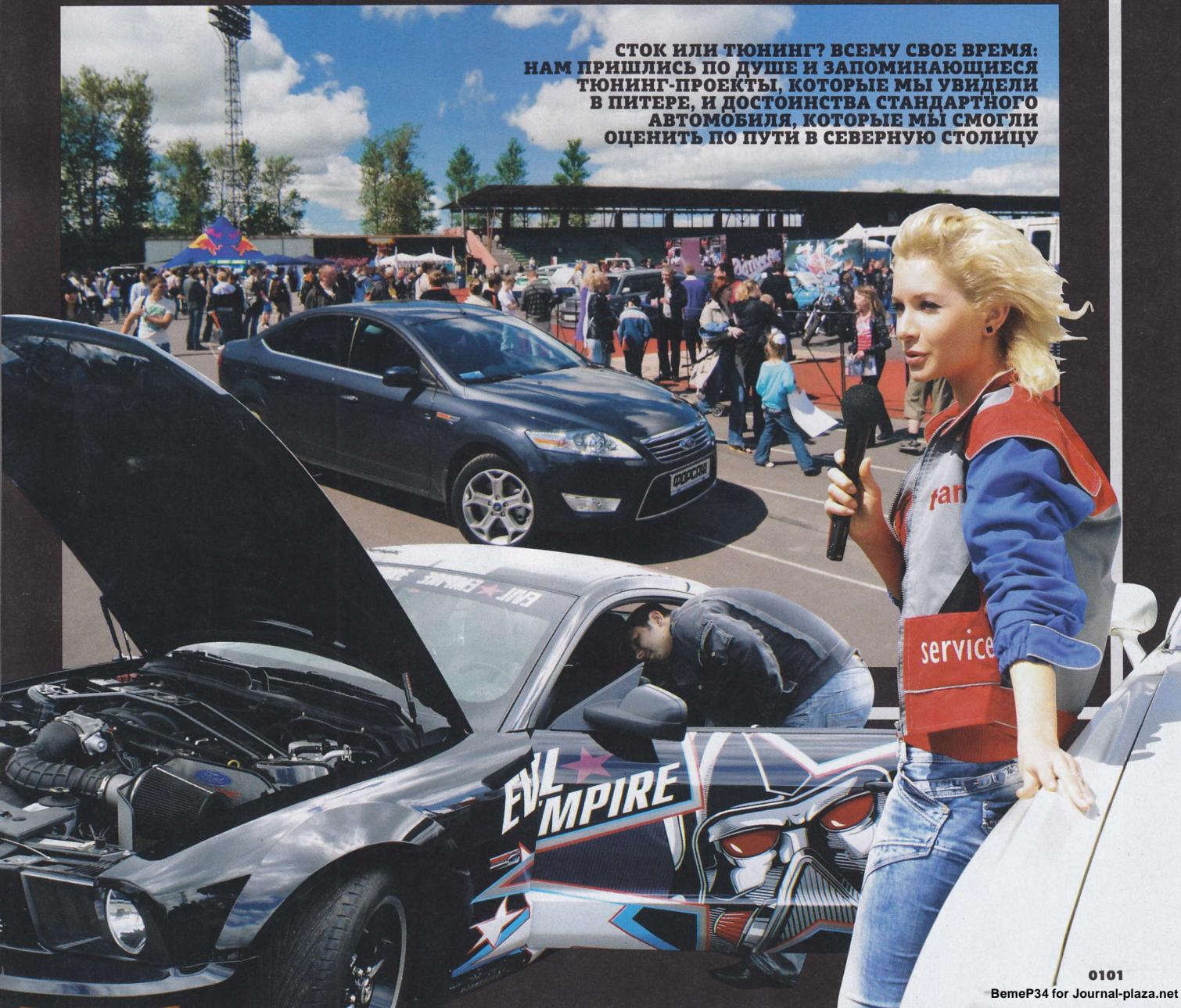
Встречающиеся на пути неровности Mondeo преодолевал достойно: порой пританцовывая на откровенно отвратном асфальте в Крестецком районе Новгородской области, но с курса не сбивался. Система CCD, «подстраивающая» характеристики амортизаторов под дорожное покрытие каждые 0,2 секунды, свое дело знает. Кнопками меняя режимы работы подвески с комфорtnого на спортивный и наоборот, серьезной разницы мы не заметили: может быть, она будет более ощущимой при езде по извилистым дорогам? Ведь одна из функций системы CCD – участвовать в предотвращении опасных сносов и заносов. А вот в колеях

автомобиль чувствовал себя неуверенно: иногда асфальт вроде бы выглядит ровным – а Mondeo неумолимо упирается в соседний ряд. Скорее всего, в этом виноваты низкопрофильные шины: на дисках большого диаметра Mondeo выглядит, конечно, здорово, но в дальней дороге комфорт все-таки важнее привлекательной внешности.

С точки зрения комфорта у Mondeo все в порядке: поначалу может показаться, что подушка сиденья жестковата или руль установлен низковато (поначалу руки пытались разместиться на руле в совсем уж нестандартной позиции «без минуты двенадцать»). Но уже после пятидесяти километров все само собой встает на места – и до самого пункта назначения водитель чувствует себя вполне комфортно и уверенно. И хотя даже Ford не использует в рекламе этого автомобиля пафосное словосочетание *Grand Tourismo*, на практике Mondeo отлично подходит именно для такого времяпрепровождения – быстрого передвижения по трассе на длинные расстояния. Он позволит тебе получить удовольствие от езды по хорошему асфальту – но и не спасет перед неприятными сюрпризами, которые в больших количествах встречаются на наших дорогах...



**СТОК ИЛИ ТЮНИНГ? ВСЕМУ СВОЕ ВРЕМЯ: НАМ ПРИШЛИСЬ ПО ДУШЕ И ЗАПОМИНАЮЩИЕСЯ ТЮНИНГ-ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ МЫ УВИДЕЛИ В ПИТЕРЕ, И ДОСТОИНСТВА СТАНДАРТНОГО АВТОМОБИЛЯ, КОТОРЫЕ МЫ СМОГЛИ ОЦЕНИТЬ ПО ПУТИ В СЕВЕРНУЮ СТОЛИЦУ**





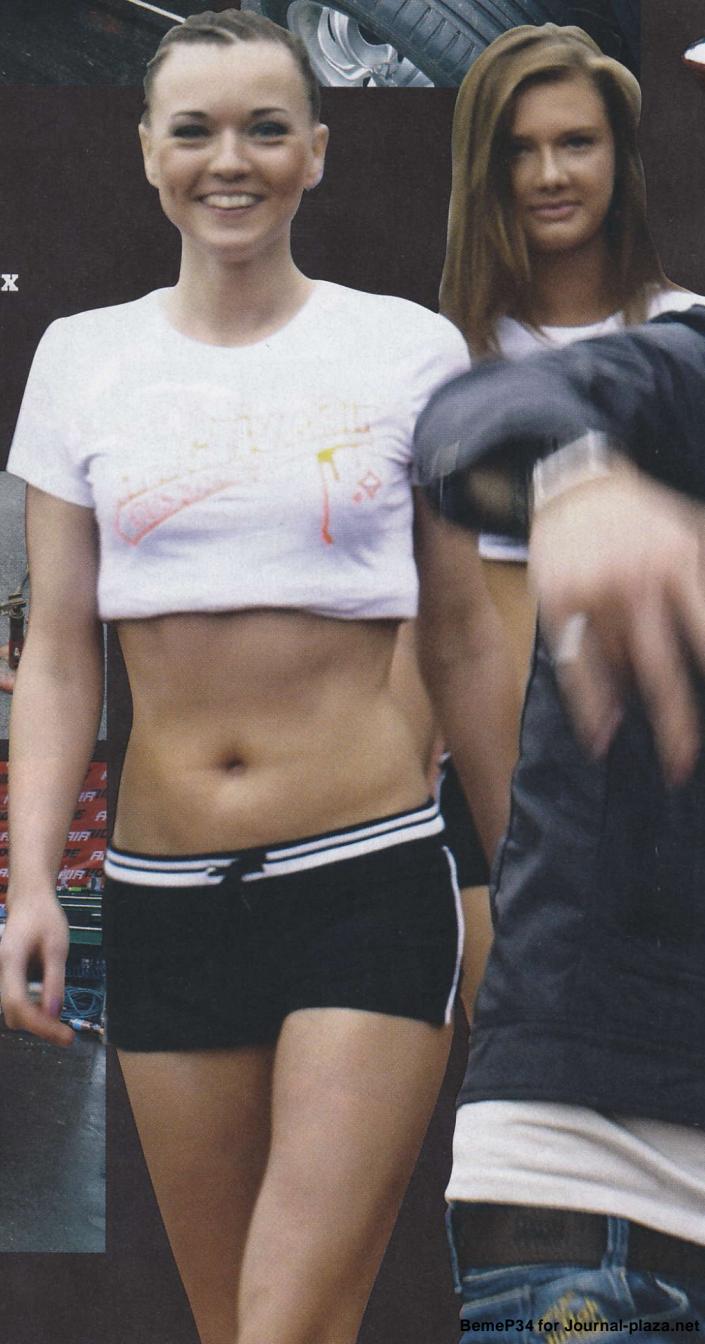
Задняя часть кузова «подвешена» на стандартных дверных петлях, которые высвободились после превращения передних дверей в подъемные...

**ПРОШЕДШЕЕ В ПИТЕРЕ ШОУ ДОКАЗАЛО, ЧТО ЛОУРАЙДИНГУ ПОКОРНЫ ВСЕ МАРКИ, ВСЕ МОДЕЛИ И ДАЖЕ ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ! В СЕКТОРЕ, ОТВЕДЕННОМ ДЛЯ МАШИН С ПНЕВМОПОДВЕСКОЙ, МОЖНО БЫЛО УВИДЕТЬ САМУЮ РАЗНООБРАЗНУЮ ТЕХНИКУ: ОТ КЛАССИЧЕСКИХ АМЕРИКАНЦЕВ ВРОДЕ CHEVROLET MONTE-CARLO ДО ПОЛНОПРИВОДНОГО GOLF COUNTRY, NISSAN SKYLINE, ПОЖИЛОГО «ЗАПОРОЖЦА» И ДАЖЕ ПНЕВМОСКУТЕРА!**

А вот эта «Волга» была превращена в лоурайдер непосредственно по ходу автошоу. За два неполных дня мастера компании Air Ride демонтировали видавшие виды детали подвески (а заодно и основательно заржавевший выхлоп), чтобы этот классический автомобиль мог пританцовывать во время исполнения гимна Советского Союза. К сожалению, американцы не выпускают готовых комплектов для советских машин – мастерам пришлось предварительно срастить присланные из-за океана стойки с изготовленными на заказ опорами...



Mitsubishi L200, также известный как «Трансформер», своим ходом прибыл из Краноярска. Увы, по пути в тюнинг-проект пришлось внести изменения: на сибирских «хайвеях» развалились стойки передней пневмоподвески – их пришлось заменить на обычные (но все-таки не родные, были использованы запчасти от Toyota Land Cruiser). К счастью, в целости и сохранности до Питера доехала самая большая пневмоподушка, которая отвечает за опрокидывание кузова.



Рустам из Петербурга поставил пневмоподвеску на классическую «Волгу». Само собой, без доработок не обошлось – самой трудоемкой из них стала установка реактивных штанг в задней подвеске. Ведь чтобы занизить автомобиль, из рессор удаляют несколько листов. В результате рессора теряет жесткость и не в состоянии удержать задний мост, который норовит повернуться под воздействием крутящего момента. Реактивные штанги, изначально не предусмотренные конструкцией «Волги», помогают мосту оставаться на своем месте.



111

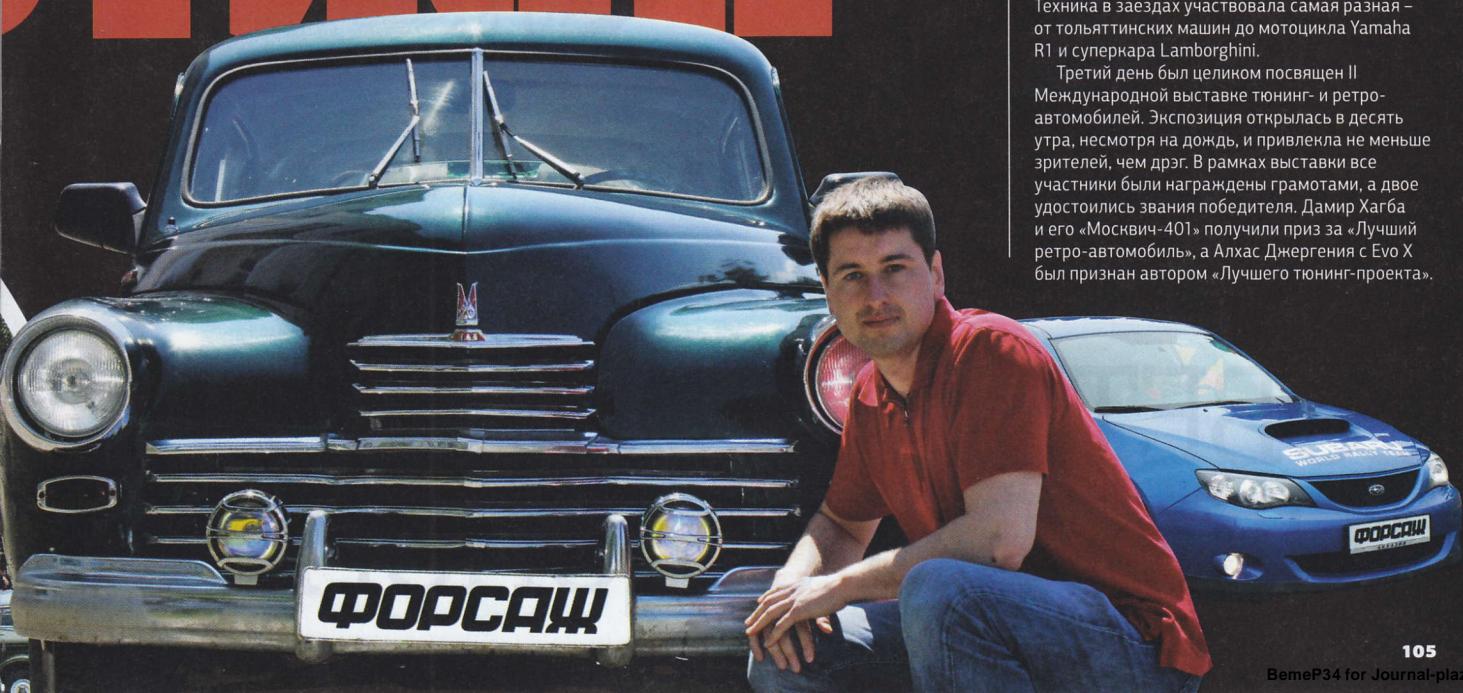


# ЮЖНЫЙ





# ОТДЫХ



Текст:  
Кирилл Качнов

ТЮНИНГУ, ГОНКАМ И ПРОЧИМ ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ УДОВОЛЬСТВИЯМ ВСЕ РЕГИОНЫ ПОКОРНЫ. ЭТО В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПОДТВЕРДИЛ ФЕСТИВАЛЬ ENERGY DRIVE, СО-СТОЯВШИЙСЯ В АБХАЗИИ...

## П

о традиции, фестиваль состоялся в первых числах мая и начался с автобогара – в этот раз он был посвящен 65-летию победы в Великой Отечественной войне. 1 мая участники пробега собрались на площади перед бывшим универмагом в Гагре. Многие приехали туда аж из Москвы – то есть до старта официального пробега у них уже состоялся свой пробег – длиной почти в сутки. Участников мероприятия в этом году было ощутимо больше, чем в прошлом, среди них были гости из разных регионов России. Из Гагры колонна машин двинулась в Сухум, при этом по пути были возложены цветы к мемориалу Славы и памятнику Неизвестному солдату. Само собой, не обошлось без поздравлений ветеранам. Вечером же прошла зажигательная дискотека с участием московских ди-джеев.

На второй день были запланированы гонки в очень удобном месте, где дорога проходит сквозь своеобразный природный амфитеатр. Дорожное покрытие по случаю соревнований подлатали, заделав трещинки и ямки. И наблюдать за гонками, и участвовать в них можно было абсолютно бесплатно – и зрители начали занимать места уже в десять утра (хотя старт был запланирован на полдень). Никто не хотел пропустить первые в истории Абхазии официальные соревнования по дрэг! На старт вышло тридцать две машины из всех городов Абхазии плюс некоторое число гостей из Краснодарского края – всего больше тридцати машин. В увлекательной борьбе победу одержал Меджит Вардания на 476-сильном Mercedes E 55 AMG. Техника в заездах участвовала самая разная – от тольяттинских машин до мотоцикла Yamaha R1 и суперкара Lamborghini.

Третий день был целиком посвящен II Международной выставке тюнинг- и ретро-автомобилей. Экспозиция открылась в десять утра, несмотря на дождь, и привлекла не меньше зрителей, чем дрэг. В рамках выставки все участники были награждены грамотами, а двое удостоились звания победителя. Дамир Хагба и его «Москвич-401» получили приз за «Лучший ретро-автомобиль», а Ахлас Джергения с Evo X был признан автором «Лучшего тюнинг-проекта».

# HONDA PRELUDE BB1-3



Текст:  
Вадим  
Рошин

**ГОДЫ ВЫПУСКА:**

**1992-1996**

**РЕСТАЙЛИНГ:**

**В 1994 ГОДУ**

**ВЕРСИЯ BB1:**

**МОТОР H22A (2,0 Л, ВТЕС, 185 Л.С.)**

**ВЕРСИЯ BB2:**

**МОТОР F22B (2,3 Л, 160 Л.С.)**

**ВЕРСИЯ BB3:**

**МОТОР H23A1 (2,0 Л, 133 Л.С.)**

**ПРИВОД:**

**ПЕРЕДНИЙ**

**БЛОКИРОВКА ДИФФЕРЕНЦИАЛА:**

**ВСТРЕЧАЕТСЯ**

**СИСТЕМА СТАБИЛИЗАЦИИ:**

**НЕТ**

**СВЕРЛОВКА КОЛЕС:**

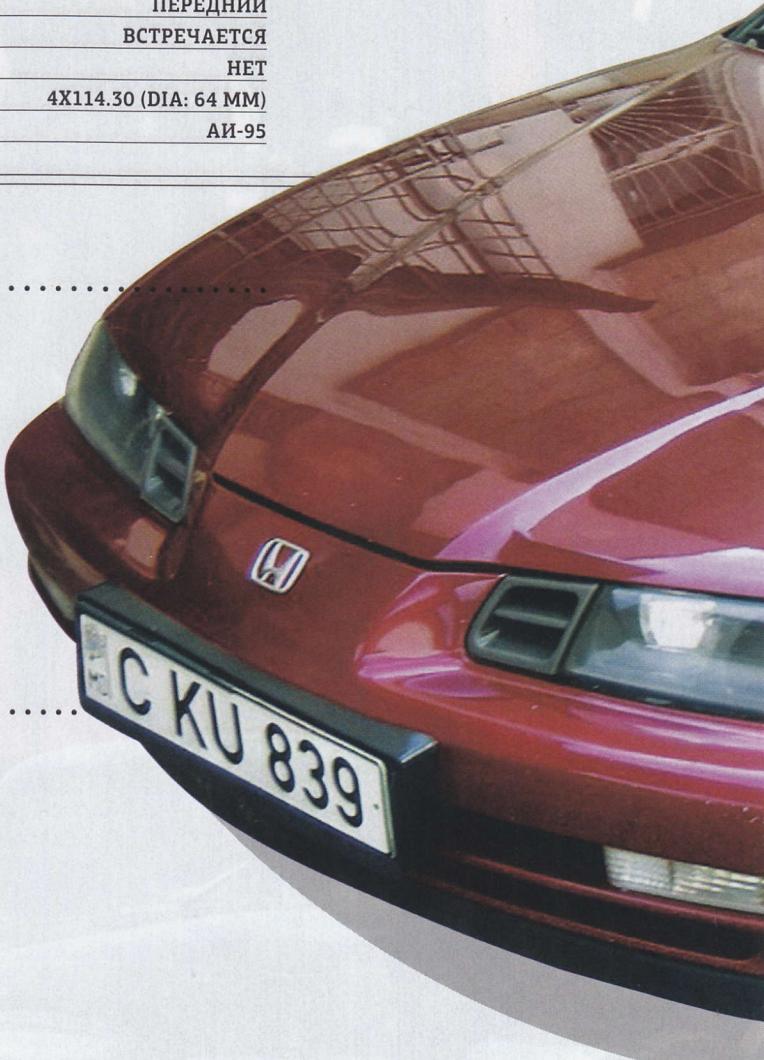
**4Х114.30 (DIA: 64 ММ)**

**БЕНЗИН:**

**АИ-95**

При осмотре Prelude не стоит впадать в панику раньше времени. К примеру, немного черного дыма при пуске холодного мотора – это не криминал. Отказ заводиться с первого раза зимой тоже не говорит о безнадежности машины – этим болеют многие Prelude, а лечатся все по-разному: одни – регулировкой клапанов, другие – заменой свечей-трамблера-проводов, третьи – переходом на девяносто второй бензин. Несмертельны и подтеки масла из-под трамблера, масляной крышки или масляного фильтра. А вот когда масло течет из-под конкуха ремня ГРМ, поддона или датчика давления масла – это значит, что серьезного ремонта в ближайшее время не избежать. Также плохими знаками считаются стук «на холодную», дым при сильной прогазовке на прогретом моторе и характерный хруст от погибающего подшипника оси трамблера.

Небитых машин четвертого поколения в России осталось не так уж много, поэтому следы ДТП надо искать с особой тщательностью. А рассказов продавца о том, что машину били, не стоит пугаться – это скорее хороший признак: значит, ты имеешь дело с честным человеком. Слабое место всех «прелов» (особенно леворуких) – задние арки и крылья: они ржавеют без особых на то причин, а их замена – дело не особо приятное. Поэтому при осмотре задней части кузова внимательно изучаем лакокрасочное покрытие, не грех пристучать крылья и арки на предмет наличия целого металла. Стоит также обратить внимание на крышку люка: если краска вслучена – под ней ржавчина.



## СОВЕТЫ ПО ВЫБОРУ ТОЛКОВОГО ДОНОРА

Автоматические коробки на Prelude живучи до невозможности, но мало ли какой отморозок владел машиной до тебя. Поэтому проверяем: на D2 машина должна трогаться и никуда не переключаться, на D и D3 – трогаться и переключаться. Вялое трогание и «зависание» на одной передаче в двух последних режимах свидетельствует о плохом состоянии автомата.

Во время пробной поездки насторожить должен громкий скрип (который издают умирающие «резинки» в опорах амортизаторов) и писк при повороте руля на месте (свидетельствующий о необходимости менять нижнюю шаровую). Вообще в подвеске, как ты наверняка догадываешься, несколько десятков деталей, и каждая из них в теории может издавать тот или иной неприятный звук. Но мы же ищем донора, а не машину на всю оставшуюся жизнь. Поэтому легкий стук сзади или сильные клевки и частые срабатывания АБС при торможении лично нас не смущали бы: это лишний повод не откладывать в долгий ящик покупку тюнинговых амортизаторов, стабилизаторов и полиуретановых сайлентов.



НЕБИТЫХ МАШИН  
ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ  
В РОССИИ ОСТАЛОСЬ  
НЕ ТАК УЖ МНОГО,  
ПОЭТОМУ СЛЕДЫ ДТП  
НАДО ИСКАТЬ С ОСОБЫЙ  
ТЩАТЕЛЬНОСТЬЮ.

## ГАДАЕМ ПО НОЗДРЯМ

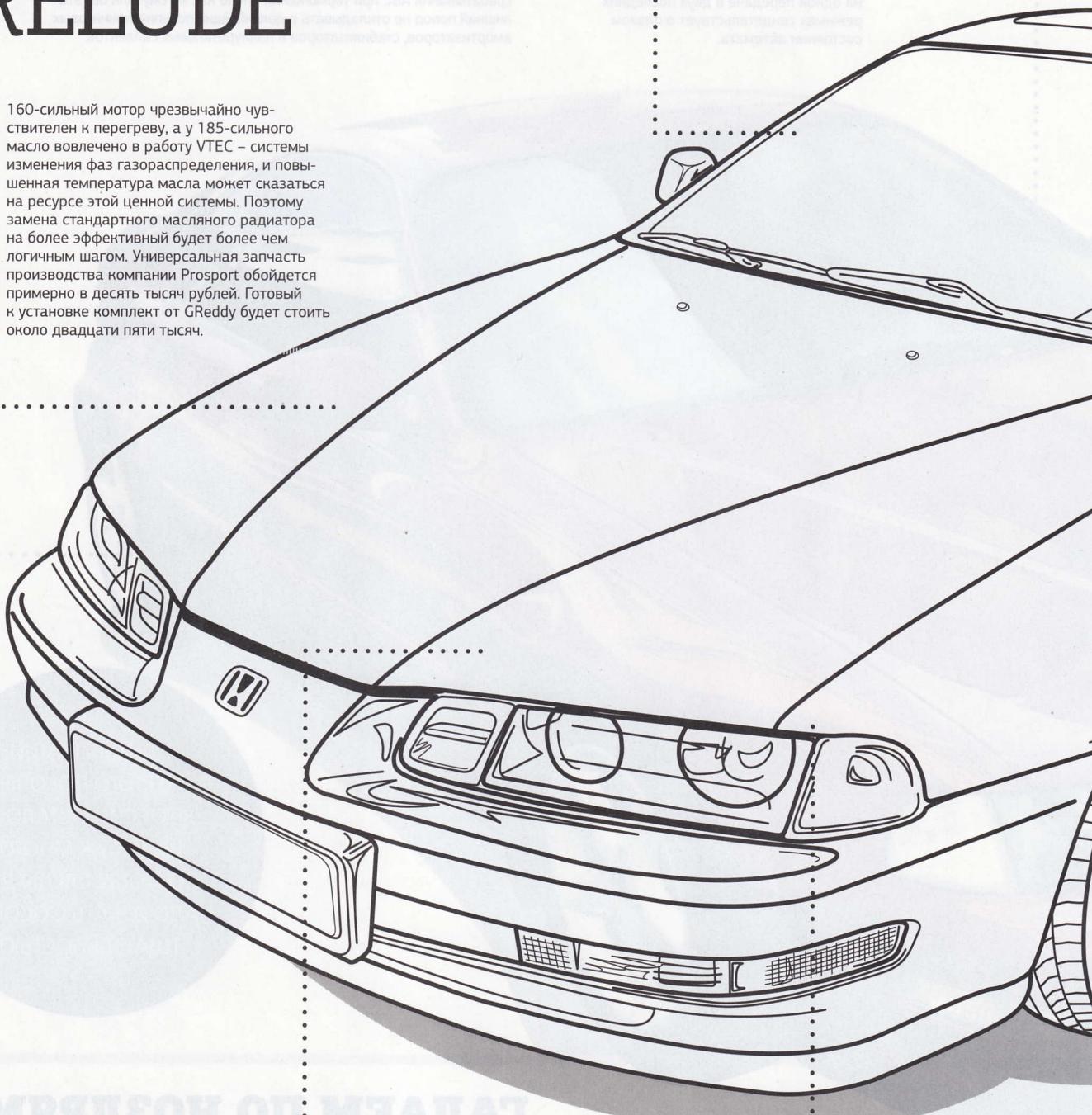
Как и у многих других машин, подозрительной является ситуация, когда на достайледовой машине стоят рестайледовые детали передка, – такой «прел» не иначе успел поцеловать в задок какой-нибудь КамАЗ. Гадать по фарам – занятие неблагодарное: ведь далеко не всегда причинами их замены является авария. А вот маленькие «ноздри» рядом с фарой вполне подойдут: у машин до 1994-го каждая ноздря имеет по одной перемычке, у выпущенных позже – по две. Сопоставить конфигурацию ноздрей можно с деталями салона. У машин до 1994 года блок управления зеркалами находится на двери, а ручник расположен строго посередине тоннеля; на выпущенных позже автомобилях ручник смешен в сторону, а блок управления зеркалами переехал на центральную консоль.



# С ЧЕГО НАЧАТЬ ТЮНИНГ PRELUDE

160-сильный мотор чрезвычайно чувствителен к перегреву, а у 185-сильного масла вовлечено в работу VTEC – системы изменения фаз газораспределения, и повышенная температура масла может оказаться на ресурсе этой ценной системы. Поэтому замена стандартного масляного радиатора на более эффективный будет более чем логичным шагом. Универсальная запчасть производства компании Prosport обойдется примерно в десять тысяч рублей. Готовый к установке комплект от GReddy будет стоить около двадцати пяти тысяч.

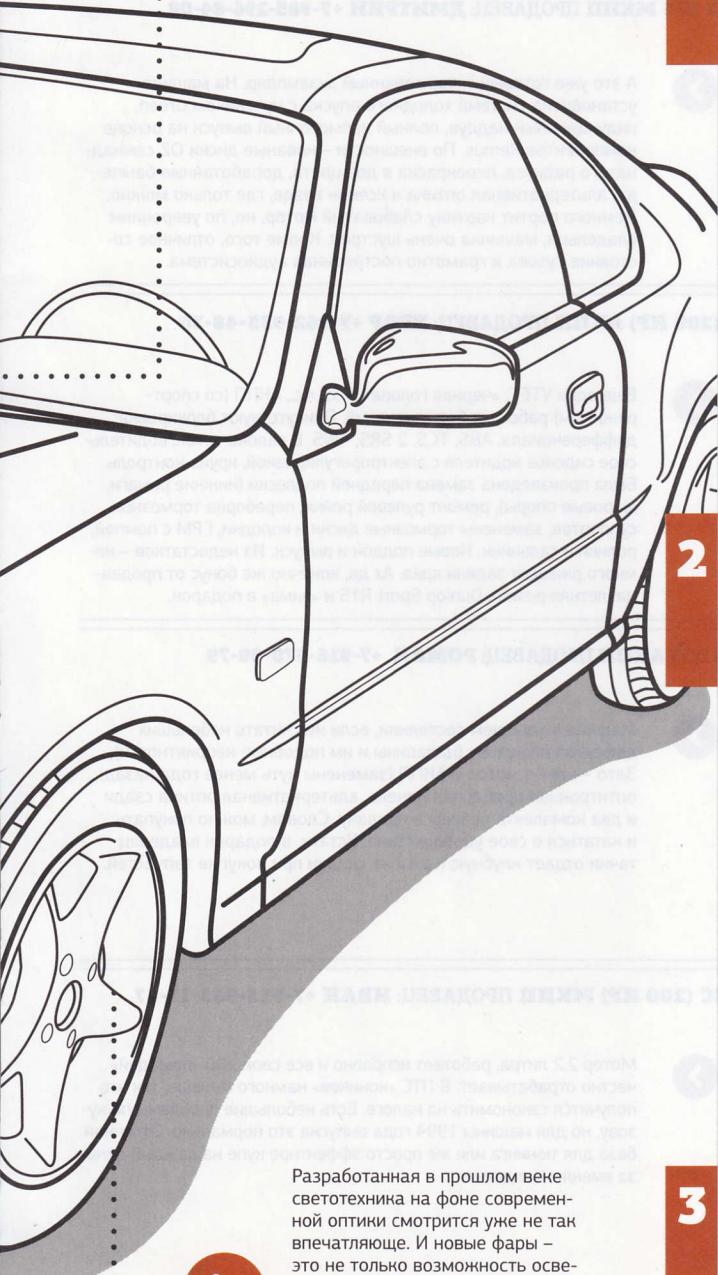
Салон купе достаточно тесный – так что, если ты собираешься регулярно возить кого-то на заднем диване, есть смысл подумать об установке более компактных спортивных сидений. Они позволят высвободить немного свободного пространства – да и выглядеть будут не так старомодно, как стандартные прелюдовские «сидушки», растерявшие за прошедшие годы большую часть своего первоначального лоска.



По разгону до сотни Prelude – далеко не рекордсмен. К примеру, с двухлитровым мотором он проигрывает выпускавшейся в те же годы двухлитровой Celica больше секунды и полсекунды сливает двухлитровому Opel Calibra. Поэтому действия, направленные на улучшение динамики – и доработка мотора, и облегчение автомобиля, – являются обязательными, если ты и твой Prelude не собираешься отставать от других японских купе, выпущенных в середине девяностых.

Комбинацию приборов четвертого Prelude не все считают удачной, поэтому хозяева таких машин чаще других заказывают себе по Интернету дополнительные приборы. Само собой, самые важные из них должны регулярно информировать тебя о температуре охлаждающей жидкости и масла.

1



Разработанная в прошлом веке светотехника на фоне современной оптики смотрится уже не так впечатляюще. И новые фары – это не только возможность осветить внешность автомобиля, но и дополнительный вклад в твою безопасность.



Quaife и Kaaz – марки, под которыми выпускаются дифференциалы повышенного трения – являются культовыми для всех, кто не равнодушен к быстрой езде. Обе эти компании выпускают дифференциалы для Prelude: считается, что узел от Kaaz больше подходит для «стула спорта», а продукция Quaife – для тех, кто время от времени откапывает на обычных дорогах. Но, как ни странно, многие владельцы Prelude сходятся во мнении, что лучше всего вообще оставить стандартный LSD.

## BEST PARTS

САМЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ



Установка тормозных суппортов от Honda NSX неизменно входит в тройку самых популярных тем на англоязычных форумах, где тусуются владельцы Prelude. Двухпоршневые суппорты от легендарного суперкара встают на Prelude достаточно легко и безболезненно – правда, это относится только к передней оси, для задней оси придется на заказ делать крепления и менять стандартные задние тормозные диски на стандартные передние. Впрочем, чаще всего суппорты от NSX ставят в комбинации с продвинутыми дисками от известных брендов вроде Brembo.

2



Одно из самых знаменитых имен в области строительства быстрых Honda – заокеанская компания Jackson Racing, готовая установить компрессор хоть на Jazz, хоть на NSX. Цены на готовые киты кусаются (даже американским покупателям приходится выкладывать за них никак не меньше трех с половиной тысяч долларов), но ведь и результат налицо: при экстремальных настройках мотор объемом 2,2 литра может вплотную приближаться к отметке в 250 л.с. И речь идет не об экспериментальных разработках, надежность которых покупателям приходится проверять на себе, а о полноценном рыночном продукте, проверенном сотнями владельцев быстрых машин.

3



Никто не спорит, что японские инженеры грамотно спроектировали и настроили систему VTEC, но тюнеров же хлебом не корми – дай что-нибудь «подшаманить» своими руками. Поэтому на рынке быстро появились VTEC-контроллеры, позволяющие вручную сдвигать уровень оборотов, на котором меняются фазы газораспределения. Для буйнопомешанных хондоводов эти игры с фазами превращаются в увлекательное занятие, смысл которого постороннему человеку понять чрезвычайно трудно. Но нужно, если ты хочешь, чтобы в этой тусовке тебя считали за своего...

# СПИСОК КАНДИДАТОВ

## ПЯТЬ PRELUDE BB1-3 НА ПРОДАЖУ

ГОД ВЫПУСКА/ПРОБЕГ: 1994/170 000 КМ КОМПЛЕКТАЦИЯ: 2.0 I 16V (133 HP) МКПП ПРОДАВЕЦ: ДМИТРИЙ +7-985-296-84-08

**275000**  
РУБЛЕЙ



А это уже готовый тюнингованный экземпляр. На машине установлена система холодного впуска с нулевиком Green, индукционный наддув, полный прямоточный выпуск на основе компонентов Remus. По внешности – кованые диски OZ семнадцатого радиуса, перекраска в два цвета, доработанные бампера, альтернативная оптика и ксенон везде, где только можно. Немного портит картину слабоватый мотор, но, по уверению владельца, машинка очень шустрая. Кроме того, отличное состояние кузова и грамотно построенная аудиосистема.

ГОД ВЫПУСКА/ПРОБЕГ: 1993/180 000 КМ КОМПЛЕКТАЦИЯ: 2.2 VTEC (200 HP) АКПП ПРОДАВЕЦ: ЕГОР +7-962-935-48-30

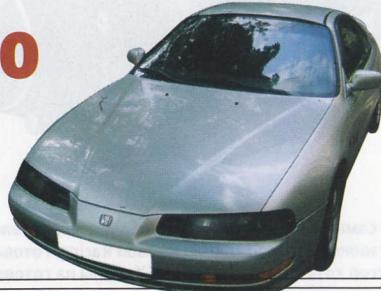
**235000**  
РУБЛЕЙ



Еще один VTEC, «черная голова», 185 л.с., АКПП (со спортивным режимом) работает без нареканий. Присутствуют блокировки дифференциала, ABS, TCS, 2 SRS, 4WS. В салоне – люк, водительское сиденье водителя с электрорегулировкой, круиз-контроль. Была произведена замена передней подвески (нижние рычаги, шаровые опоры), ремонт рулевой рейки, переборка тормозных суппортов, заменены тормозные диски и колодки, ГРМ с помпой, ролики и сальники. Новые поддон и выпуск. Из недостатков – немного ржавеет задняя арка. Ах да, конечно же бонус от продавца: летняя резина Dunlop Sport R15 и «зима» в подарок.

ГОД ВЫПУСКА/ПРОБЕГ: 1992/50 000 КМ КОМПЛЕКТАЦИЯ: 2.2 VTEC (200 HP) АКПП ПРОДАВЕЦ: РОМАН +7-916-570-80-79

**210000**  
РУБЛЕЙ



Машина в хорошем состоянии, если не считать небольших дефектов по кузову (царапины и им подобные неприятности). Зато – новые мотор и АКПП (заменены чуть менее года назад), оптическая приборная панель, альтернативная оптика сзади и два комплекта резины в придачу. Словом, можно покупать и кататься в свое удовольствие. Кстати, в подарок владелец тачки отдает клубную карту со скидками при покупке запчастей.

ГОД ВЫПУСКА/ПРОБЕГ: 1994/165 000 КМ КОМПЛЕКТАЦИЯ: 2.2 VTEC (200 HP) МКПП ПРОДАВЕЦ: ИВАН +7-915-985-11-87

**200000**  
РУБЛЕЙ



Мотор 2,2 литра, работает исправно и все свои 200 «лошадей» честно отрабатывает. В ПТС «коников» намного меньше, так что получится сэкономить на налоге. Есть небольшие проблемы по кузову, но для машины 1994 года выпуск это нормально. Отличная база для тюнинга или же просто эффектное купе на каждый день за вменяемые деньги.

ГОД ВЫПУСКА/ПРОБЕГ: 1993/ 230 000 КМ КОМПЛЕКТАЦИЯ: 2.0 (160 HP) АКПП ПРОДАВЕЦ: +7-915-455-36-37

**100 000**  
РУБЛЕЙ



Этот «Прелюд» многое повидал за свою долгую жизнь и теперь стоит в ожидании нового хозяина. Мотор не выдержал нагрузок – провернут вкладыш в третьем цилиндре. Также машина была бита в крыло, новую деталь продавец отдает в нагрузку к тачке. Все остальное исправно, авто полностью в стоке, если не считать сигнализации с автозапуском. Отличный вариант для строительства тюнингованного «Прела» с нуля, свапа мотора и прочих интересных вещей.

ЛОШАДИНЫХ СИЛ

120

DAEWOO  
Nexia

ВЫПУСКАЛСЯ  
С 1995 ПО НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ  
ЦЕНА НА AUTO.RU:  
ОТ 60 000  
ДО 300 000 РУБ.

ВЛАДЕЛЕЦ  
ЮРИЙ

# НАРУШИТЕЛЬ СПОКОЙСТВИЯ





МОСКВА

«КАК-ТО ВСЕ СПОНТАННО ПОЛУЧИЛОСЬ... ХОТЕЛ ВЫДЕЛИТЬ ТАЧКУ В ПОТОКЕ - ПОСТАВИЛ ОБВЕС. ЧЕГО-ТО НЕ ХВАТАЛО - КУПИЛ СЕМНАДЦАТЬ ДИСКИ. НУ, А НА ТАКИХ КАТКАХ ВООБЩЕ ГОНКА ПОЛУЧАЕТСЯ! ВОТ И НАЧАЛИ КОЛДОВАТЬ НАД УВЕЛИЧЕНИЕМ МОЩНОСТИ. ДО СИХ ПОР ЗАКОНЧИТЬ НЕ МОЖЕМ...»

Текст:  
Вадим  
Рощин

Фото:  
Алексей  
Миляев

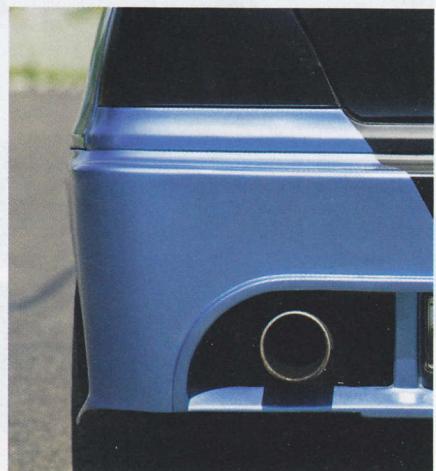


ХОЗЯИНА ЭТОЙ МАШИНЫ ЧАСТО МУЧАЮТ ВОПРОСАМИ ИЗ СЕРИИ: «А ЭТО ЧТО, ЭВИК ЧТО ЛИ?» И ОБИТАТЕЛИ СМОТРЫ И ГАИШНИКИ. И ДЕЛОТ ТУТ НЕ В АВТОМОБИЛЬНОЙ НЕГРАМОТНОСТИ, А В ТОМ, ЧТО СЛОВОСОЧЕТАНИЕ «ТЮНИНГОВАННАЯ НЕКСИЯ» ВЫЗЫВАЕТ У ЛЮДЕЙ УМСТВЕННОЕ КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ. ЧТО Ж, ПОРА ПРИВЫКАТЬ К ПОДОБНЫМ ПАРАНОРМАЛЬНЫМ ЯВЛЕНИЯМ!

Э

та машина вызывает у людей противоречивые чувства. Кто-то восхищенно щокает языком и провожает ее взглядом, а кто-то, морщась, называет «колхозом». Но ведь настоящий тюнинг-кар и должен вызывать противоречивые эмоции, не так ли? Тем более что в случае с этой «Нексией» одной только внешностью дело не ограничилось...

Под капотом авто установлен компрессор, причем не какой-то там буржуйский Eaton, а отечественный нагнетатель питерской компании Auto Turbo. Причина выбора сего девайса проста: он bolt-on, то есть требует минимального вмешательства в мотор при инсталляции и обеспечивает щадящее давление наддува. Тюнеры всегда вынуждены идти на компромисс: вкладывать бесконечное количество денег в мотор, усиливая его под какую-нибудь монструозную «улитку», дующую 1,5 бар, либо сохранить некоторое количество наличности и спокойно ездить на давлении порядка 0,6. Юрий, владелец тачки, выбрал второй путь, ведь его основной задачей было добавить своей «Ксении» лошадей и минимизировать возню с мотором. Поэтому он обратился к специалистам компании Angel Tuning, которые и предложили позэкспериментировать с компрессором. Механические нагнетатели немного проще в установке, чем турбины (не надо, на-



# ДОРАБОТКИ

## Hardware:

- Мотор A15MF 1,5 литра 16V
- Компрессор Auto Turbo
- Ролик-натяжитель ремня ВАЗ
- Распределатели ОКБ «Динамика»
- ФНС SCT
- Самодельный байпас
- Оконечная банка ProSport
- Задние дисковые тормоза от Opel Vectra A
- Газовые передние амортизаторы Plaza Standart
- Усиленные пружины
- Колесные диски SSW R15
- Резина Firenza 195/50

## Make-up:

- Аэродинамический обвес на заказ
- Бампера доработаны
- Бампера, капот, крыша и крышка багажника оклеены черным матовым винилом
- Реснички на фарах
- Доработанная задняя оптика
- Спойлер
- Неоновая подсветка переднего бампера

## Inside:

- Водительское кресло UNP Comfort
- Спортивный руль с выносом
- Изменена подсветка панели приборов
- Магнитола Mystery с DVD
- Акустика Pioneer
- Датчик давления наддува AutoGauge



Раньше на автомобиле Юрия стояли семнадцатидюймовые диски Lenso. Машина на них смотрелась просто обалденно, но владельцу не нравилось ее поведение на этих «катках» и вялый разгон. Он начал поиски чего-то поменьше и быстро нашел: совершив с одноклубником Костей взаимовыгодный обмен, он получил в свое распоряжение «пятачки» SSW, которые ты и видишь на этих страницах. А счастливый Костя украсил свою тюнингованную «Нексию» новыми колесами. Работы над внешностью этой машины завершены, а вот по мотору – только начинаются. Что затеял владелец – неизвестно, но будет интересно. =) Кстати, эта тачка – первая в Москве с таким обвесом. А колеса с авто Юры ей отлично подошли!



пример, морочиться с выпускным коллектором), но трудности все равно возникли. Закрепив компрессор на самодельной площадке в нижней части моторного отсека, мастера повесили шкив на генератор и приступили к изготовлению впуска. Из-за специфической компоновки под капотом пространства «Нексии» стандартная впускная система была удалена и сооружена новая. Байпас для сброса давления тоже был изготовлен самостоятельно, он позволяет регулировать давление наддува и в данный момент срабатывает на отметке в 0,4 бар. Почему так мало? Ответ прост: в недрах мотора нет ни кованых поршней, ни усиленных шатунов, поэтому, если «дунуть» в него побольше – агрегат прикашает долго жить. А найти комплектовки на «Нексию» – задача не из легких. Репутация сказывается, что ж поделать...

А под крышей с грозной надпись 16 V скрываются еще тюнингованные распределатели производства ОКБ «Динамика». Вся эта гремучая смесь имеет расчетную мощность порядка 120 л.с., но нынешнее состояние авто стоит рассматривать скорее как промежуточный этап тюнинга. Ведь под капотом – достаточно перспективный шестнадцатилапанный мотор, компрессор уже установлен, причем рассчитан он на максимальное давление в 0,7 бар. Рецепт успеха в случае с этой «Нексией» прост: «вдуть» по максимуму, настроить ЭБУ под валы и компрессор, заменить начинку ГБЦ на усиленные и облегченные компоненты, построить полный прямоток с «пауком» – и вуала, порядка 180 л.с. уже под капотом!

Конечно, самая сильная черта этого автомобиля – его внешность. Обвес сделан на заказ, да еще и основательно доработан. Когда машина Юры примерила эту обновку, она стала одной из первых в Москве с таким бодиkitом. История с обвесом – отличная иллюстрация выражения «все хотят, но никто не может». Эскиз этого кита появился в Интернете еще лет пять назад, и с тех пор владельцы «Нексий» периодически атаковали тюнинг-контролеры с криками: «Сделайте мне такой же!!!», но, услышав ценник, составлявший половину стоимости их авто, уходили расстроеными. Ваш покорный слуга также не избежал коллективного помешательства и, страстно желая выделить свою красотку, обратился к товарищам, которые очень дружили со стеклопластиком. Однако, услышав, что это удовольствие обойдется мне «всего лишь в 80



тысяч рублей», я пришел к выводу что и стандартные бампера смотрятся неплохо.

Но «некстиводы» сильны прежде всего коллективом, и, собрав группу товарищей, они сделали массовый заказ сразу на несколько машин (о пионерской машине, которая преобразилась первой, читай во врезке). В результате монополия пластиковых дел мастеров была разрушена, а Юрий смог наконец-то установить вожделенные бампера с порогами на свой автомобиль. Этому радостному моменту, правда, предшествовал долгий и крайне мучительный процесс подгонки деталей, так как они оказались на редкость кривыми. Заодно некоторые элементы были доработаны. Так, под губой переднего бампера появилась дополнительная плоскость, которая на скорости направляет встречный поток воздуха на радиатор и способствует более эффективному охлаждению.

Обвесом дело не закончилось – решено было оклеить машину винилом в два цвета. Специалисты DC-Tuning, люди, явно не лишенные художественного вкуса, выбрали на роль второго цвета черный матовый, который сочетается практически со всем. Оклейка капота, крыши и крышки багажника, они принялись за бампера. В итоге авто имеет стильный заоконченный облик, который дополняют детали вроде черных задних фонарей и классического спойлера на стойках.



**МОЖНО ПО-РАЗНОМУ ОТНОСИТЬСЯ К ВНЕШНОСТИ ЭТОГО АВТО, НО НЕЛЬЗЯ НЕ СОГЛАСТЬСЯ, ЧТО ОНА ПРИТЯГИВАЕТ ВЗГЛЯД!**



Внешность у машины получилась по-настоящему «улично-гоночная». И ее владельцу это иногда доставляет неудобство – еще подумают что-нибудь не то! «Как-то приехал на Смотру вечером, поставил машину на клумбу и пошел к друзьям, они недалеко стояли. В это время прибыли журналисты одного из телеканалов и начали снимать сюжет про аварии на Смотровой и всяких стритрейсеров, которые их устраивают. На следующий день смотрю новости – там показывают мою машину с комментариями вроде: «Вот он, нелегальный гонщик, такие как он – опасность на наших улицах!». Хорошо хоть меня рядом не было. Обидно, я ведь в городе езжу аккуратно, гоняю только на драге, да и то редко...». Так что внешность бывает обманчива!

Вот такая машина колесит по дорогам столицы, удивляя прохожих и соседей по потоку. Не зря говорят, что в тихом омуте черти водятся: эта *Nexia* отличается от своих многочисленных степенных сестер не только броской внешностью, но и новором с «изюминкой». Спокойствие в благородном семействе этих скромных седанов теперь точно нарушено... **FRSG**

### Компрессор в массы!

Компания Auto Turbo, которая снабдила надувом нашу сегодняшнюю геринюю, видимо, всерьез решила сделать установку компрессора таким же обыденным явлением, как замена масла или свечей. На сайте фирмы ([www.auto-turbo.ru](http://www.auto-turbo.ru)) можно ознакомиться с готовыми проектами на базе совершенно разных автомобилей, посмотреть подробную инструкцию по установке и выбрать компрессор для своей тачки из четырех моделей нагнетателей, производимых компанией. Владельцам ВАЗов, как всегда, повезло больше всех – для их машин есть готовые киты, включающие в себя все пайки и кронштейны. И самое главное, естественно, цена. В зависимости от модели компрессор с установочным комплектом обойдется тебе от 20 до 30 тыс. рублей. А это, согласись, неплохо, учитывая минимальный вынос мозга при установке.

Салон доработан лишь частично, но все в нем служит для удобства водителя



ЛОШАДИНЫХ СИЛ

**175**

► **NISSAN**  
Pulsar Vz-R

**ВЫПУСКАЛСЯ**

С 1995 ПО 2000 ГГ.

**ЦЕНА НА AUTO.RU:**

ОТ 100 000

ДО 320 000 РУБЛЕЙ

# ЗАТАИВШИЙСЯ ДРАКОН





МОСКВА

ВЛАДЕЛЕЦ  
ВИКТОР

«СКАЖУ ТАК: У МЕНЯ БЫЛА МЕЧТА, И СЕЙЧАС ОНА СБЫЛАСЬ! ЭТО АВТО, ТАК ПОХОЖЕЕ НА РЯДОВУЮ «АЛЬМЕРУ», УДИВЛЯЕТ МНОГИХ ЛЮДЕЙ, НЕ ЖДУЩИХ ОТ НЕГО ТАКОЙ ПРЫТИ, РАЗВЕ ЭТО НЕ КЛАССНО? ВЕРЬТЕ В СВОЮ МЕЧТУ, ВСЕ В ВАШИХ РУКАХ. ГЛАВНОЕ НЕ ТО, ЧТО КРУТО, А ТО, ВО ЧТО ВЫ ВКЛАДЫВАЕТЕ СВОЮ ДУШУ!»

Текст:

Павел  
Кошик

Фото:

Алексей  
Миляев

ФОТО: ДМИТРИЙ ПИТЕРСКИЙ

КАК ПОТРАТИТЬ МИЛЛИОН? КУПИТЬ ДЕСЯТЬ МИЛЛИОНОВ ДЕСЯТИКОПЕЕЧНЫХ МОНЕТ? ПРИОБРЕСТИ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ СЕДАН ВРОДЕ FORD MONDEO ИЛИ TOYOTA CAMRY? ИЛИ КУПИТЬ ПОДДЕРЖАННОЕ ЯПОНСКОЕ АВТО ЗА 250 000 РУБ., А ОСТАЛЬНОЕ ПОТРАТИТЬ НА ЕГО ТЮНИНГ? И КАК ВЫ ДУМАЕТЕ – СТАЛИ БЫ МЫ ПИСАТЬ О ДЕСЯТИКОПЕЕЧНЫХ МОНЕТАХ ИЛИ TOYOTA CAMRY?

K

ак-то раз Виктор, нынешний владелец этой тачки, рыскал в Интернете в поисках нового авто и наткнулся на Pulsar Vz-R с мотором SR16VE мощностью 175 л.с. – японский аналог

Almera. Далее он нашел ныне популярный клуб любителей спортивных автомобилей Nissan Nismo Club Russia, после регистрации в котором начал мучить его членов вопросами о реальности СВАПа этого движка в европейскую Almera. После долгих дискуссий и обсуждений Виктор понял, что проще всего будет сесть за правый руль, и, подкопив денег, купил первый в Москве седан Vz-R! Поехал на нем наш герой не очень долго, успел поучаствовать в АвтоЭкзотике 2009, после чего сожалением продал его. Но уникальные характеристики и гениальный до простоты дизайн родили мечту о создании нового проекта по усовершенствованию и доработке этой гордости японского автопрома. И ровно год назад одноклубник из Самары любезно пригнал и продал Виктору Pulsar последнего, 2000-го, года выпуска, спасибо Сидорину Денису. Так что нынешний Pulsar Vz-R уже «дубль два».





### Да будет SWAP!

В первую очередь было решено заменить двигатель на более мощный. Был выбран атмосферный двухлитровый мотор с изменяемыми фазами газораспределения SR20VE мощностью 190 л. с. и крутящим моментом 197 Нм. Почему атмосфера и именно этот двигатель? Ответ прост: езда на «фазах» требует опыта и очень интересна. Например, вы стартуете на 402 метра, вам нужно учесть особенности авто оппонента и уже на основе этого выставить впуск и выпуск: либо подхват сразу, на старте, либо на дальнейшем разгоне. Или очень важно просчитать обороты, в которые вы выходите при переключении на вторую передачу, и выставить на них фазы, чтобы получить хорошую динамику, это важно и при переключении на пониженную передачу.

СВАП двигателя SR20VE в Pulsar – не очень сложная задача. Работали втроем: Виктор вместе с единственным мастером, которому он доверяет свое

авто, – Леонидом Кургановым и его напарником Антоном Прохоренко. Вся работа заняла около шести часов: двигатель встает в стандартные места крепления мотора, а вся проводка подходит «как родная». Есть один интересный момент: в двухлитровый мотор можно сразу поставить вальные от старого SR16VE, таким образом получится очень интересный тюнинг – бешеный приход мощности на высоких оборотах, но вместе с этим пропадет момент на «низы». Решили оставить вальные от двухлитрового двигателя, так как на них машина хорошо едет на низких оборотах, ведь вес тачки небольшой – всего 1140 кг, поэтому два литра двинут авто очень бодро!

**ВИКТОР ДОБИЛСЯ СВОЕЙ ЦЕЛИ – ТЕПЕРЬ ЕГО МАШИНА НЕ ТОЛЬКО КРАСИВО ВЫГЛЯДИТ, НО И БЫСТРО ЕДЕТ!**



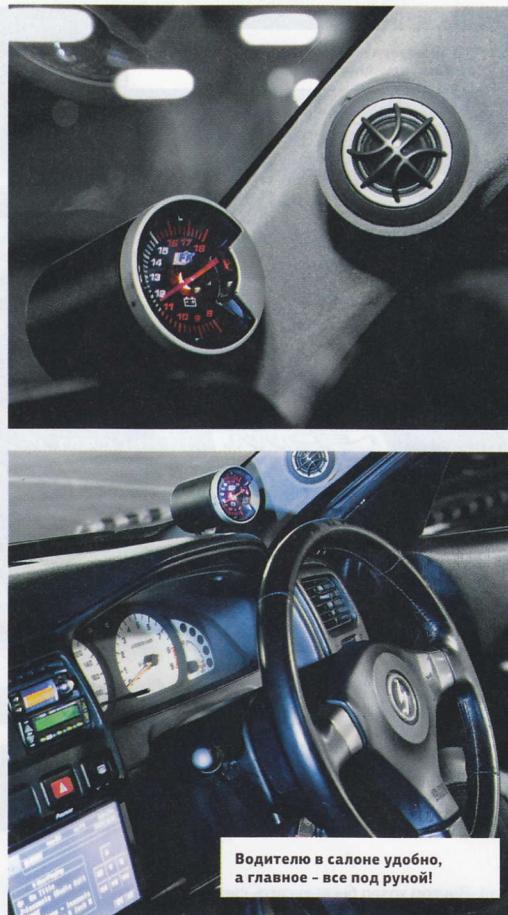
Специально под новый двигатель была приобретена консоль GReddy MSS – она соединяется напрямую с «мозгами» автомобиля и позволяет управлять фазами газораспределения. После установки этого девайса появляется возможность следить за показаниями электронного тахометра и «двигать» оба распределителя по всей амплитуде оборотов. К примеру, впуск можно поставить на 4400, а выпуск 4600 – это и будут установки фаз. Регулировка происходит в реальном времени и даже при движении авто, что делает процесс очень удобным и весьма увлекательным.

Вторым этапом стала покупка койловеров Tein Super Street. Esta подвеска была выбрана благодаря своей универсальности: зимой высоко и мягко, летом низко и жестко – этому способствуют занижение на 60 мм плюс регулировка жесткости на шестнадцати уровнях. Почему именно эти стойки? Ответ один: дорого и качественно + они поддаются переборке у официальных дилеров, так что один купил – и забыл!

### Тормоза от «сказки»? Нет, спасибо!

Далее было решено купить кованые диски ВСМПО 16 радиуса – модель Веста. Многие считают, что русские диски на японскую машину – полнейшая безвкусица, однако я считаю, что у ВСМПО есть два огромных плюса – проверенное качество и нормальная ценовая политика.

Затем, естественно, пошла куча ништяков, в число которых вошли: наверное, самый популярный фильтр нулевого сопротивления A'PEXi Power Intake, из США приехали крутые высоковольтные провода Nology, а из Японии доставлена (на замену штатной передней распорке стоек) растяжка Cusco, куплены мегасвечи Denso Power Iridium.



Водителю в салоне удобно, а главное – все под рукой!

Что касается выпускной системы – коллектор пока остался стоковый, а вот при приемной трубы идет 60-мм магистраль Kakimoto Racing, оконечной частью которой служит банка HKS Hi Power с огромным впечатляющим выходным отверстием и благородным басовитым звучанием.

Следующую доработку было решено сделать после первого дня отжига на новом моторе. После нескольких выстрелов со светофора на смотровой площадке я перегрел передние тормозные колодки, вследствие чего было решено заменить передние тормоза. Были готовые варианты вроде установки двухпоршневых суппортов от овощного «Скайлайна», но бюджет Виктора позволил изготовить на заказ передние машинки в компании «Прома» и поставить вентилируемые тормозные диски Shneider. Они не перфорированные – это составные вентилируемые диски под шестнадцатый радиус с проточенными канавками для дополнительного охлаждения. Идут в комплекте с супортами «Прома». Кстати, колодки, которые установлены на них, – аналог деталей, которые идут в стоке у Aston Martin DB9, проверено нами лично!

Затем была приобретена электронная система регулировки жесткости подвески Tein EDFC – на стойки сверху устанавливаются пошаговые двигатели, которые вращают регулировочный вентиль, а управляет весь этот процесс с консоли с экраном, которая вмонтирована в один из воздуховодов торпедо. Очень удобная вещь!

Конечно, характер тачки после всех доработок поменялся кардинально. После установки двухлитрового мотора у машины появился момент на низах, а так как двигателем правит «мозг» от SR16VE, его можно крутить до 8200 об/мин, а не только до 7000 об/мин, как по-

Хочешь зарабатывать в спорте,  
не прикладывая физических усилий?

Стань спортивным журналистом!

Только этой весной школа "спортсменов"  
от журналистики и главный редактор Total Football!

подробную информацию можно получить на сайте  
[www.multijur.ru](http://www.multijur.ru)



Продолжительность курса: 2 месяца  
Стоимость: 5000 рублей в месяц

[\(495\) 641 67 59, +7 926 249 86 75, +7 926 091 41 71](mailto:info@multijur.ru)

Заняться в автосиме!



реклама



# ДОРАБОТКИ

## Hardware:

- SWAP двигателя SR20VE
- Подвеска Tein Super Street
- Тормоза четырехпоршневые «Прома»
- Кованые диски BCMPO «Веста» R16
- Резина Falken Azenis 205/50 R16
- Колодки Ferodo Racing
- Фильтр нулевого сопротивления A'PEXi Power Intake
- Свечи Denso Power Iridium
- Распорка передняя Cusco

## Make-up:

- Спортивные замки на капот
- Ксенон 4000K, в том числе в ПТФ
- Вся оптика, включая указатели поворота, диодная
- Подсветка двигателя под капотом
- Диодный логотип Vz-R, изготовленный на заказ и запрессованный в бокс под оргстекло

## Inside:

- Подсветка в ноги всех пассажиров
- Высоковольтные провода с заземлением Nology
- Электронная система регулировки жесткости подвески Tein EDFC
- Контроллер фаз GReddy MSS
- Головное устройство Pioneer 5900 DVD
- Фронт DLS R6A
- Тыль в крышки багажника Infiniti Reference 6032
- Сабвуфер Lanzar Opti 1234D
- Усилитель на фронт E.O.S. AE35T
- Усилитель на тыль Calcel POP 80.2
- Моноблок Soundstream Tarantula TRX1500D
- Гибридный конденсатор Stinger SPC 505
- Монитор Alpine
- Проводка вся DAXX (Дистрибуторы DAXX и ARTSOUND)
- Охлаждение системы: 2x60-мм кулеры
- Диодная подсветка подиумов

зволяли его старые автоматные «мозги». Фазы также делают свое дело – оптимальной установкой считается первый вал 4600, второй 4800, но, по-хорошему, надо смотреть кривую с мощностного стенда. С новой подвеской авто рулится намного лучше за счет оптимальной жесткости настроек, а регулировка стоек в самое мягкое положение позволяет передвигаться по дороге с полным ощущением комфорта, как в гражданском автомобиле. Даже такие мелочи, как иридиевые свечки, толстенные провода с заземлением и нулевик, дают хороший подхват на старте – знающие люди подтвердят.

## ПОЗИТИВНЫЕ РИТМЫ

Виктор любит качественную музыку, она выручит, когда у него плохое настроение, иногда она даже дает огромное желание жить. И в своей машине он может слушать музыку не только для себя, но и для других.

С такими идеями и пожеланиями

Виктора тепло принял студия автозвука [www.sademoar.ru](http://www.sademoar.ru), мастера которой приступили к работе и добились в итоге желанного резуль-



тата. Виктор хотел бы выразить свою благодарность руководителю ателье Беспалову Стасу, его напарникам – Вадиму и двум Алексеям!

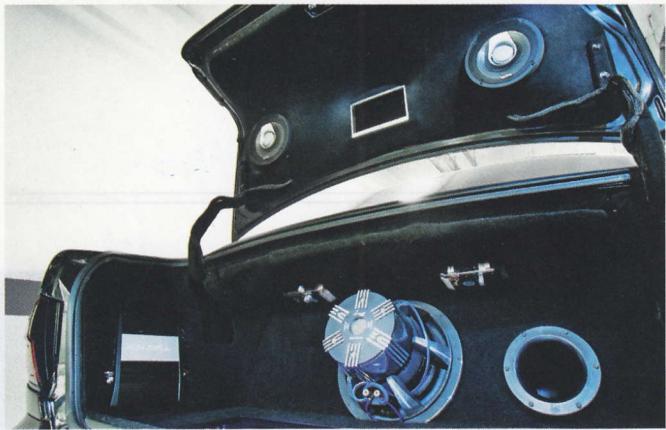
Компоненты для системы Виктор выбирал несколько месяцев, изучая характеристики, мнения людей, различные отзывы. Однако в итоге он пришел к тому, что отзывы и мнения – это хорошо, но, не послушав ту или иную акустику лично, нельзя сделать верный выбор! Также был проведен тщательный отбор по характеристикам – номинал, максималы, фильтры и т.д. Естественно, авто заранее было подготовлено – сделана полная шумовиброзоляция. Ну, а то, что получилось в итоге, можно увидеть на фотографиях.

Внешнего стайлинга пока немного, так что в будущем Виктор планирует повесить пороги, сделать юбку на задний бампер и карбоновый воздухозаборник на капот под холодный впуск, а еще есть идея сделать коврики на заказ с вышивкой логотипа Vz-R. Остался еще один нерешенный вопрос – по поводу задних тормозов. Их попросту не хватает, к тому же Виктор хочет установить гидравлический ручник. Решение этой проблемы пока не придумано, но, видимо, надо лезть в распределение тормозных усилий или балансировать ставить двухпоршневые тормоза. Многие разбирающиеся в тюнинге творищи наверняка заметили одну странность: на этом «Пульсаре» установлены трубы на 60, нулевик, а выпускной коллектор оставлен стоковым. На самом деле здесь все просто – через год-два тачку ждет новый СВАП. Виктор собирается ставить всем известный двигатель SR20DET. Так что популярное выражение среди тюнеров «все в итоге приходят к турбе» в очередной раз подтверждается.

Виктор хотел бы сказать спасибо своим самым близким людям – папе, маме и жене Екатерине за то, что всегда поддерживали его в нелегком деле тюнинга, а также выразить огромную благодарность участникам Nismo Club Russia! И, конечно, Виктор передает большой респект клубу Speedhunters.biz и его основателю Evgen'у: «Ребята, ваши мероприятия – лучшие!»

FRSG





БЕЛАЯ «КОВКА» НА ТЕМНОЙ  
МАШИНЕ - КЛАССИЧЕСКИЙ  
ПРИЕМ ДЛЯ СОЗДАНИЯ  
СТИЛЬНОГО ВНЕШНЕГО ВИДА



Смотри  
фильмы  
сериалы  
ТВ-программы  
бесплатно  
на

[www.ivi.ru](http://www.ivi.ru)

Переходи  
на лучшее

ЛОШАДИНЫХ СИЛ

**420**

► ГАЗ - 24

ВЫПУСКАЛСЯ

1970 ПО 1986 ГГ.

ЦЕНА НА AUTO.RU:  
ОТ 15 000 ДО 360 000 РУБЛЕЙ

# ДУБЛЬ ДВА



ФОРСАЖ

КАЛЕНДАРЬ АВТО-САЛА (495) 955 99 60

ВЛАДЕЛЕЦ  
АЛЕКСЕЙ

МОСКВА

ДАННАЯ МАШИНА - ПЛОД ОБЩИХ ТРУДОВ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА АТЕЛЬЕ «АВТОПАПА». ЭТО НАШ ВТОРОЙ ПРОЕКТ С МОТОРОМ JZ, И МЫ ОЧЕНЬ РАДЫ, ЧТО ВСЕ ПОЛУЧИЛОСЬ И ТАЧКА ПОЕХАЛА, ПРИЧЕМ ОЧЕНЬ БЫСТРО ДЛЯ «ВОЛГИ»!

Текст:  
Вадим  
Рошин

Фото:  
Иван  
Кузнецов



СПЕЦИАЛИСТЫ ЭТОЙ КОМПАНИИ УЖЕ УСПЕЛИ ПОЛУЧИТЬ ИЗВЕСТНОСТЬ В ТЮНИНГ-ТУСОВКЕ: СЕЙЧАС, КАЖЕТСЯ, ДАЖЕ ДЕТИ ЗНАЮТ: «ХОЧЕШЬ ПРОКАЧАТЬ «БАРЖУ» – ОБРАЩАЙСЯ В «АВТОПАПУ!». ВО МНОГОМ БЛАГОДАРЯ АВТОМОБИЛЯМ, ПОСТРОЕНИМ ЭТОЙ КОНТОРОЙ, В НАШЕЙ СТРАНЕ НАЧАЛА ЗАРОЖДАТЬСЯ НОРМАЛЬНАЯ КУЛЬТУРА ХОТРОДИНГА И ПОДОБНЫХ ВЕСЕЛЫХ ЗАБАВ. НО ИМЯ СЕБЕ ОНИ СДЕЛАЛИ ВОВСЕ НЕ НА ВПИХИВАНИИ В КЛАССИЧЕСКИЕ ДЛЯ 70-Х ГОДОВ КУЗОВА ГАЗА АМЕРИКАНСКИХ БИГ-БЛОКОВ, А НА ХИРУРГИЧЕСКОЙ ИМПЛАНТАЦИИ ЯПОНСКИХ МОТОРОВ В СОВЕТСКИЕ МАШИНЫ.

## П

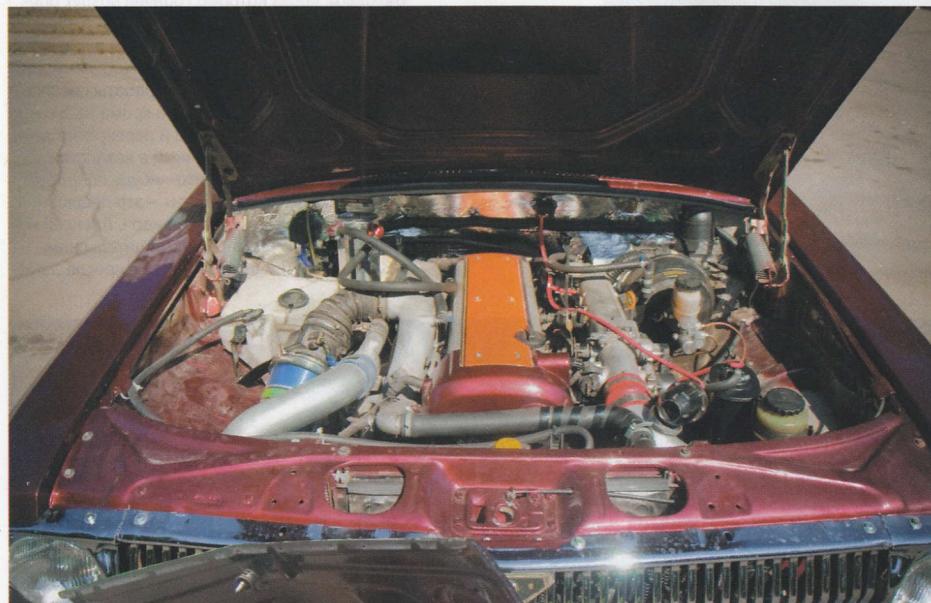
редыдущий их проект, также на базе «двадцатьчетверки» с атмосферным мотором от Toyota Mark 2 (ты мог видеть эту машину на страницах «Форсажа» за декабрь 2009 года), был «обкаточным». Как известно, 200 л.с. для двигателя 1JZ – сущие пустяки, поэтому на следующем своем проекте с таким же мотором ребята решили вплотную заняться увеличением мощности. Для этого был найден серьезно побитый жизнью Chaser с турбовыми JZ, который оперативно распотрошили до металла. Донор кузова был обнажен в дебрях российской глубинки, причем в хорошем состоянии и за приемлемые деньги. «Волга» своим ходом приехала в Москву, и начались настоящие превращения...



Так как сам процесс установки чуда японской инженерии под капот советской легенды был уже отложен, с самим СВАПом особых проблем не возникло. Алексей со товарищи больше мучились над сохранением жесткости кузова, поэтому найти в моторном отсеке следы работы болгарки нереально. Более того, кузов был дополнительно проварен в стратегически важных местах, что позволило «старушке» без особых проблем осваиваться с резко увеличившейся мощностью. В итоге, мотор был успешно установлен, и счастливые тюнеры, которым не терпелось послушать звук нового «сердца» пациентки, приступили к его запуску. Дабы не морочиться с подсоединением к двиглу топливной магистрали, ребята просто налили бензина в первую попавшуюся канистру, подключили ее к мотору и спокойно завели его. Данный исторический момент был даже запечатлен на видео, которое можно найти на youtube. Итак, двигатель был установлен, осталось лишь как следует «раскачать» его.

### Японскому мотору - японские тюнинги!

Первым делом поменяли турбину - стоковая уступила место девайсу от HKS. Дальнейшая работа по увеличению мощности пошла проторенными тропами, благо JZ является одним из самых популярных моторов у тюнеров во всем мире. Форсунки увеличенной производительности, мощный топливный насос, давление наддува регулирует бустконтроллер HKS, а излишки сгравливают перепускной клапан того же производителя. В итоге - порядка 420 лошадиных сил при давлении 1,3 бар. Передает эту мощность на колеса задний мост с блокировкой, позаимствованный у Volvo. Отличная работоспособность этого интернационального тандема ребята опробовали на предыдущем своем проекте, поэтому особых проблем при сращивании мотора с ходовой не возникло. Коробка в «Волге» установлена автоматическая, да еще и усиленная, с двигателем она взаимодействует весьма мягко, толчков при переключениях не чувствуется, даже если



«жать в пол». Зато ощущения от езды на этой машине просто космические! Когда этот здоровенный по современным меркам дредноут весом почти в две тонны начинает с диким рыком ускоряться – поневоле становится страшно! Турибина дьявольски свистит, блоу-офф сбрасывает давление с очень прикольным звуком (умеют все-таки японцы делать классные «пшикашки»!), а машина неумолимо едет все быстрее и быстрее. Но одного взгляда на гигантские тормозные диски с четырехпоршневыми суппортами достаточно, чтобы понять, что с торможением у «Волги» все в порядке.

### Современный мускул

Внешний вид тачки решено было не подвергать кардинальным изменениям. Оно и правильно: вешать на «двадцатьчетверку» обвес – это, практически, глумление над связьней. Доработки по внешности имели скорее функциональное назначение. Так, передняя часть авто стала чуть-чуть длиннее из-за необходимости установки большого интеркулера GReddy. Тюнеры мастерски нарастили передние крылья, а кулер замаскировали аккуратной губой. Вкупе с немножко приподнятой задней частью она смотрится весьма пикантно,





О такой отделке салона советские граждане могли только мечтать.

навевая мысли о сходстве этой «Волги» с классическими американскими «мускулами». Видимо, для еще большего сходства были заварены воздуховоды в задних стойках. Чтобы улучшить охлаждение двигателя, стоковый капот безжалостно порезали и изваяли на нем огромную «ноздрю», через которую горячий воздух оперативно покидает моторный отсек. А в запасниках «Автопалы» уже лежит такая же деталь из карбона, которая вскоре заменит тяжелый железный боннет. Остальные работы свелись к восстановлению заводского хрома на бамперах и решетке радиатора и перекраске тачки в красный цвет, найденный в каталогах Yamaha. И пусть теперь кто-нибудь попробует сказать, что красная «Волга» – это пошло!

Эта машина – ни разу не корч, Алексей не плохо позабочился о своем, водительском, комфорте. Архаичные заводские кресла заме-

## ДОРАБОТКИ

### Hardware:

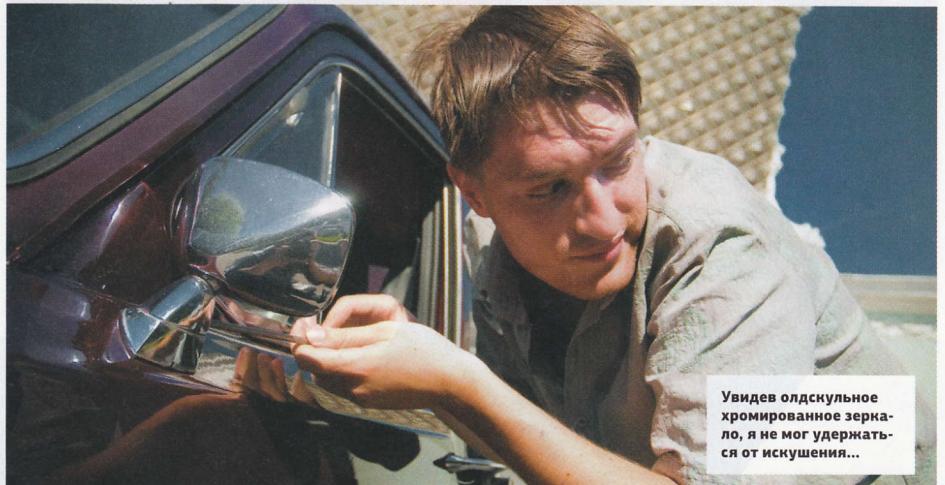
- Мотор 1JZ GTE VVTI
- Турбина HKS 2835
- Бустконтролер HKS EVC 5
- Блю-офф HKS SSQ
- Интеркулер GReddy
- Нулевик Green
- Маслоуловитель GReddy
- Свечи HKS 7
- Топливный регулятор Sard
- Топливный насос Sard 280 л/ч
- Топливная магистраль заменена
- Форсунки 540 cc
- Бензобак перенесен за заднее сиденье
- Выпускная система на 76-й трубе
- Рулевая рейка Toyota
- Рулевой редуктор ZF
- АКПП доработана
- Передняя подвеска – ГАЗ-31105
- Задний мост – Volvo с LSD
- Передние пружины изготовлены на заказ
- Стабилизатор доработан
- Регулируемые амортизаторы Koni
- Передние тормоза четырехпоршневые Promta
- Задние тормоза двухпоршневые Volvo
- Литые диски R18
- Резина спереди – Fulda 225/40 R18, сзади – Michelin 235/40 R18

### Make-up:

- Полная перекраска кузова в красный Yamaha
- Капот и передняя губа – hand-made
- Заварены воздуховоды в задних стойках
- Восстановлен весь заводской хром

### Inside:

- Сиденья от Volvo S60
- Цифровая панель приборов от Nissan Liberty
- Заводская передняя панель перетянута кожей
- Потолок – алькантара
- Руль ГАЗ-31107
- Климат-контроль Alcor
- Электрические стеклоподъемники изготовлены на заказ
- Полная шумоизоляция материалом STP



Увидев олдскульное хромированное зеркало, я не мог удержаться от искушения...



Доприборы появляются из бардачка внезапно!

нили на удобные сиденья от Volvo, в машине появились климат-контроль и электрические стеклоподъемники. Их, к слову, пришлось делать на заказ, так как вполне логично, что готовые детали на такую старую модель никто не производит. Скоро в «Волге» появится и хорошая аудиосистема: машина уже полностью шумоизолирована, компоненты закуплены, осталось только их установить. Так что на этой тачке можно не только быстро ехать, но и делать это со всеми удобствами. А позитива добавит отделка салона, ведь передняя панель, дверные карты и сиденья перетянуты кожей, а над головой пассажиров – потолок, отделанный алькантарой. Ну и главная фишка салона – конечно, допприборы, спрятанные в бардачке.

### Попробуй догони!

Алексей обожает ездить на своей «Волге» по городу и, учитывая ее околостоковую внешность, часто попадает в забавные ситуации. Например, по дороге с JapFest в этом году он сцепился с водителем Volvo S60, который не хотел его пропускать. Хозяин «шведа» разошелся не на шутку, всячески пытаясь доказать, что его авто намного круче и быстрее старой «Волги». Но он, скорее всего, потерял дар речи, когда «баржа» играючи обошла его на весьма приличной скорости и, свистнув блу-оффом, быстро исчезла вдали, несмотря на все потуги «Вольво». Да я и сам убедился в динамических качествах тачки, когда мы поехали в «Автопалу» после съемки. Хоть Алексей и пообещал «не топить», я на 180-сильной Opel Astra не мог догнать его в потоке, а на прямых вообще терял из виду. Вот вам и «Волга» 1986 года выпуска... **FRSG**



## УСТАНОВКА ТЕЛЕФОНА И ИНТЕРНЕТ



**АБОНЕНТ ВСЕГДА В ВЫИГРЫШЕ!**

• Подключение – в любом месте Москвы и Московской обл.

• Срок подключения в Москве – 14 дней, в Московской обл. – от 14 до 30 дней.

• Установка прямого московского телефонного номера

• Многоканальные телефонные номера

• IP-телефония

• Выделенные линии Интернет

• Корпоративные частные сети (VPN)

• Хостинг, услуги data-центра

Специальное предложение:

**ТЕЛЕФОН + ИНТЕРНЕТ**  
ПОДКЛЮЧЕНИЕ БЕСПЛАТНО

**РМ Телеком**

Приглашаем специалистов, имеющих опыт работы в области телекоммуникаций

[www.rmt.ru](http://www.rmt.ru) e-mail: [\(495\) 988-8212](mailto:info@rmt.ru)



На питерском шоу Active Open Air было на что посмотреть: и на машины, построенные пионерами отечественного лоурейдинга, и на достойные тюнинг-проекты, выполненные в рамках других стилей, и даже на самую настоящую знаменитость – Бига Дэйна из West Coast Custom, который прославился на весь мир благодаря своим огромным размерам и участию в знаменитой телепрограмме «Тачку на прокачку». К счастью, фотографы (в том числе сделавший этот снимок Александр Суворов) не позволяли глазам совсем уж разбежаться и не забывали о вечных ценностях...