

**Главный редактор** Денис Арендарчук  
aren@game-land.ru  
**Заместитель главного редактора**  
Людмила Прошак  
**Редакторы** Алексей Романов, Антон Николаев,  
Дмитрий Колотилин, Олег Лозовой  
**Технический редактор** Алексей Романов  
**Креативный директор** Павел Блюденев  
**Художники** Эльвира Аминова, Нинита Морозов  
**Дизайнер** Екатерина Селиверстова  
**Литературный редактор** Ксения Турок  
**Над номером работали** Кирилл Качнов,  
Алан Енилеев, Ксения Турок, Дино Далле,  
Карбонаре, Геннадий Брославский,  
Светлана Парфенова, Маша Панова

**АДРЕС РЕДАКЦИИ**  
119021, Москва, ул. Тимура Фрунзе, д. 11,  
стр. 44-45 с пометкой 000 „Гейм Лэнд“,  
Тюнинг автомобилей  
Тел.: +7 (495) 935-7034  
Факс: +7 (495) 780-8824  
tuning@gameland.ru

**Генеральный издатель** Денис Калинин  
kalinin@gameland.ru

**Менеджер по спецпроектам** Катерина Гурний

**(game)land**

**ИЗДАТЕЛЬ**  
Медиакомпания Gameland  
Тел.: +7 (495) 935-7034, факс: +7 (495) 780-8824  
**Генеральный директор** Дмитрий Агарунов  
**Управляющий директор** Давид Шостаков  
**Директор по развитию** Паша Романовский  
**Редакционный директор** Дмитрий Ладыженский  
**Финансовый директор** Анастасия Леонова  
**Директор по персоналу** Татьяна Гудебская  
**Директор по маркетингу** Дмитрий Плющев  
**Главный дизайнер** Энди Тернбулл  
**Директор по производству** Сергей Кучерявый

**РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ**  
Тел.: +7 (495) 935-7034, факс: +7 (495) 780-8824

**Директор группы AVTO & AV**  
Марина Козмева komleeva@gameland.ru  
**Директор по развитию рынка**  
Car Audio & Multimedia Венера Хамидулина  
**Старший менеджер** Марина Травкова  
**Ведущий менеджер** Вадим Грачев  
**Эккаунт-менеджер** Екатерина Васяко

**Директор корпоративной группы**  
(работа с рекламными агентствами)  
Лидия Стрекнева strekneva@gameland.ru

**Старший менеджер** Светлана Пинчук  
**Менеджеры** Надежда Гончарова,  
Наталья Мистюкова

**Трафик-менеджер**  
Екатерина Гонштейн gonshteyn@gameland.ru

**РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА**  
**Директор по дистрибуции**  
Андрей Степанов stepanov@gameland.ru  
**Руководитель московского направления**  
Ольга Девальд devald@gameland.ru  
**Руководитель регионального направления**  
Татьяна Кошелева kosheleva@gameland.ru  
**Руководитель отдела подписки**  
Марина Гончарова goncharova@gameland.ru  
Тел.: +7 (495) 935-7034

**ПОДПИСЬ И ИНДЕКСЫ**  
Каталог „Газеты, журналы, Роспечатать“ 41642  
Объединенный каталог „Пресса России“ 41642  
Каталог российских прессы „Почта России“ 16765  
Подписка через Интернет <http://gic.ru>

**ПРЕТЕНЗИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**  
Тел.: +7(495) 780-8829 – для москвичей,  
+7(800)200-3-999 – бесплатно для регионов РФ  
и абонентов МТС, „Билайн“, „Мегафон“  
info@gic.ru

**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 № ФС77-35480 от 26 февраля 2009 г.

**Тираж** 270 000 экз.  
**Цена** свободная

**Поставщик в Республике Беларусь**  
ООО „Росчерк“  
220037, Минск, ул. Авангардная, д. 48а  
Тел.: +375 (17) 299-9261, 299-9262

**Типография**  
Zarplex, Польша

Материалы журнала Import Tuner®. Copyright © 2009  
by Source Interlink Magazines, LLC. All Rights Reserved.

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,  
невозвращаются.

© ООО „Гейм Лэнд“. РФ. 2009

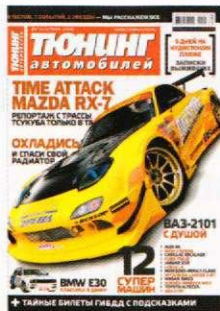


Фото на обложке:  
Д. Д. Карбонаре



## И ХВАТИТ О КРИЗИСЕ!

**Обожаемые наши читатели и почитатели,** нам и мне в частности очень приятно, что вы находите орфографические и пунктуационные ошибки (а также наши любимые опечатки) в журнале и своевременно, после выхода тиража в продажу, сообщаете о них. Ваши отзывы, помимо того что помогают стать лучше и делать журнал еще лучше, свидетельствуют о том, что с пониманием процессов у нас все в общем-то неплохо. А писать без ошибок мы научимся с появлением новой, более совершенной системы MS Word. И еще, как известно, марки с опечатками самые ценные в коллекциях почитателей. Так что храните эти номера, очень скоро на них можно будет сделать состояние.

**P. S.** Кроме того, поговаривают, что кризис кончится осенью. Знаете почему? Потому что осенью погода будет так себе (облака, серое небо, голые деревья, цепляющие ветками эти самые облака). Как следствие, настроение ни к черту. Поэтому кризис, почувствовав себя неуместным, должен кончиться. Есть еще версия, что он закончится, т. к. все поймут, что воровать больше нечего, и начнут работать (лично мне она кажется гораздо более фантастической, чем первая). Но, если честно, то мир изменился, и теперь он такой. Хорошо, что в нем нашлось немного места модифицированным машинам, высокооктановому бензину и прочим мелочам жизни. Могло быть и хуже. Так что хватит об этом, давайте жить.

Главный редактор

*Денис Арендарчук*

### ТА В ЛИЦАХ



#### ДИНО ДАЛЛЕ КАРБОНАРЕ

Наш новый автор, профессиональный фотограф и журналист, по происхождению итальянец, уже 16 лет живет в Токио. За это время он успел проникнуться культурой JDM и теперь с упоением рассказывает миру об этом: будь то соревнования по дрифтингу или нелегальные гонки Wangan. В этом месяце он прислал материал о потрясающей Mazda RX-7, которая украшает обложку.



#### АНДРЕЙ БОРМАТЕНКО

Один из биг-боссов команды 2nrWorks, большой специалист в экстремальном тюнинге и не менее экстремальном ремонте. Кроме того, судья чемпионата „Формула Дрифт“ и наш скромный автор, поделившийся в этом номере своими соображениями о том, как должен строиться дрифт-кар.



#### СВЕТЛАНА ПАРФЕНОВА

Если где-то в России проходит сколько-нибудь важное автоспортивное мероприятие и там нет Светы — значит, мероприятия нет и можно идти сдавать билеты. В этом номере она рассказала о паре интереснейших машин и клубе владельцев, заряженных хетчей, безумно уставших от вопросов.

**P.P.S.** И в третий раз закинул старик невод в море и снова достал оттуда календарь здоровья, опубликованный в нашем журнале. И понял он, что это лучше чем золотая рыбка. Ведь золото дешевее, нефть и подано, не говоря уж про акции и долговые обязательства. А здоровье — оно такое, что его беречь надо!

## НОВОСТИ / СОБЫТИЯ

### 006 Цифры, факты, мнения, детали

Транспортный налог увеличат в 2 раза. Младенцам полагается по ВАЗу. Гаишников пристегнут, а на штрафстоянку будут эвакуировать бесплатно

### 014 Тенденции тюнинга / Европа

Удалось ли дизайнерам в этом месяце создать действительно нечто свежее?

### 016 Решение / Mercedes-Benz C-class

Вряд ли кому удастся построить идеальный автомобиль с помощью одного-единственного ателье

### 108 MaxPowerCars

На четвертом и пятом этапах временные рамки были вновь подвинуты

### 112 Формула Дрифт

Пилоты набрались опыта, болельщики вошли во вкус

### 114 ЕММА

Итак, кто вышел в победители в финале Чемпионата России?

### 118 SWS 5

Впервые гонка была „закручена“ в противоположную сторону

### 120 Интеравто

Тишина — отличительный признак этой выставки

## ДОНОР / ПРОЕКТЫ / ДАЙДЖЕСТЫ



### 018 Jaguar XKR

Всю сознательную жизнь Геннадий Брославский восхищался дизайном „ягуаров“. Но... 125 тысяч евро, господа!..



### 024 Mazda RX-7

Как и полагается шедевру, эта RX гениально проста



### 032 Toyota Altezza

Машина поехала, причем очень быстро поехала!



### 038 Audi A6

Как построить авто, которое бы узнавали другие?



### 044 BMW E30

Шансы найти аналогичный автомобиль практически равны нулю



### 050 Subaru Impreza WRX

Проект, в котором соблюдены оба условия — комфорт и скорость



### 056 Nissan 300ZX

Даешь езду боком!



### 062 VAZ-2101

Как подготовить машину к соревнованиям по автотюнингу?



### 068 Mitsubishi Lancer X GT

Еще один эксклюзивный рецепт тюнинг-проекта



### 070 Lexus LX

Добавить шарма, шика и комфорта возможно даже такому автомобилю



### 072 Cadillac Escalade

Любую сомнительную концепцию можно исправить



### 076 VAZ-2109

Эта машина вызывает искреннее уважение у понимающих людей



# Новая двухскоростная модель **Феррари** в подарок при покупке 4 л моторного масла Shell Helix Ultra.

При покупке дополнительно 1 л Shell Helix Ultra  
еще одна модель Феррари в подарок.



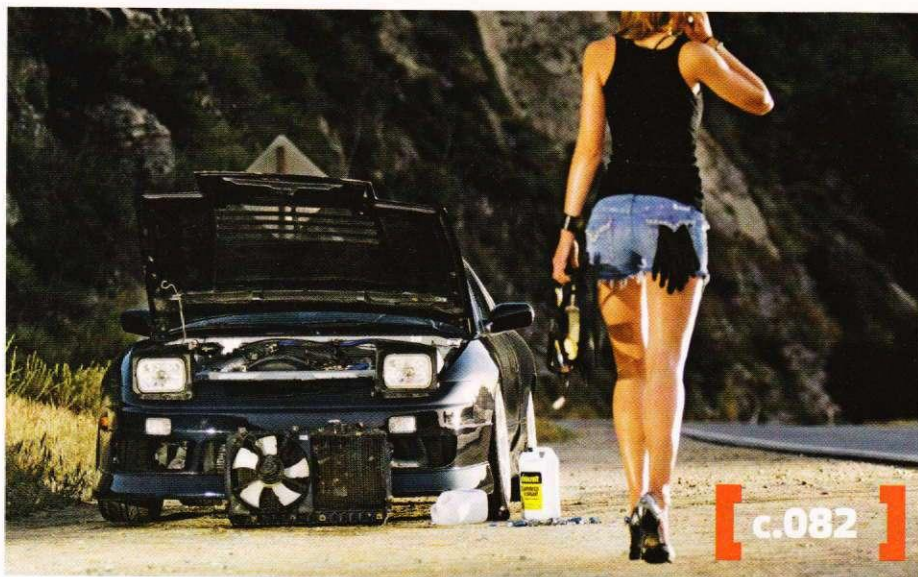
На правах рекламы

Продукты, участвующие в акции:  
Shell Helix Ultra Extra Polar 0W-40, Shell Helix Ultra Extra 5W-30,  
Shell Helix Ultra 5W-40, Shell Helix Ultra Racing 10W-60.  
Акция проходит с 1 октября по 30 ноября 2009 г.  
Количество подарков ограничено.  
Подробности акции на сайте  
[www.shellhelix.ru](http://www.shellhelix.ru)

ПРИМЕТ ЛЮБОЙ ВЫЗОВ



## ТЕХНО / АНАЛИТИКА



[ с.082 ]

### 082 Мотор

Анализируем конструкцию радиаторов системы охлаждения

### 086 Тест

Мы прокачали Honda Integra!

### 090 Мануал

Устанавливаем вентилятор охлаждения на маслукер

### 094 Стресс-тест

Тестируем зимнюю резину Michelin X-ICE North

### 096 Car & Music

На чем остановить свой выбор при построении мультимедийной системы?

### 102 Мультимедиа

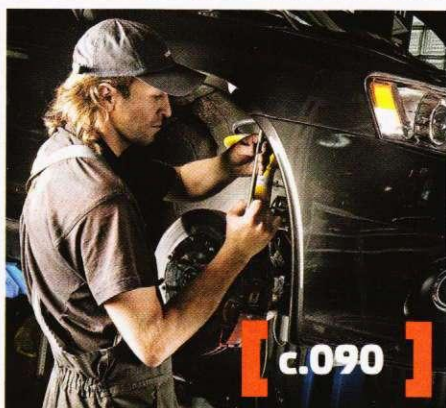
Послушай! Нет, просто купи и слушай!

### 104 Бренд

Услуги ателье МТМ не дешевы, а клиенты платят деньги с легким сердцем. Почему?



[ с.086 ]



[ с.090 ]



[ с.094 ]



[ с.096 ]



[ с.102 ]



[ с.104 ]

## РАКУРС / LIFE STYLE

### 122 Не блондинка

Идеальный баланс машины во всем — такова цель Маши Пановой

### 126 Дорога есть!

Записки выживших на нудистском пляже в северном краю

### 130 Аксессуары / косметика

Немного косметики и стильных деталей не повредит не только твоей машине

### 132 Бокс №6

Вы пишете нам письма — мы отвечаем, а вы снова пишете...

### 134 Lady

Отдохни, что ли...

### 136 Клубы

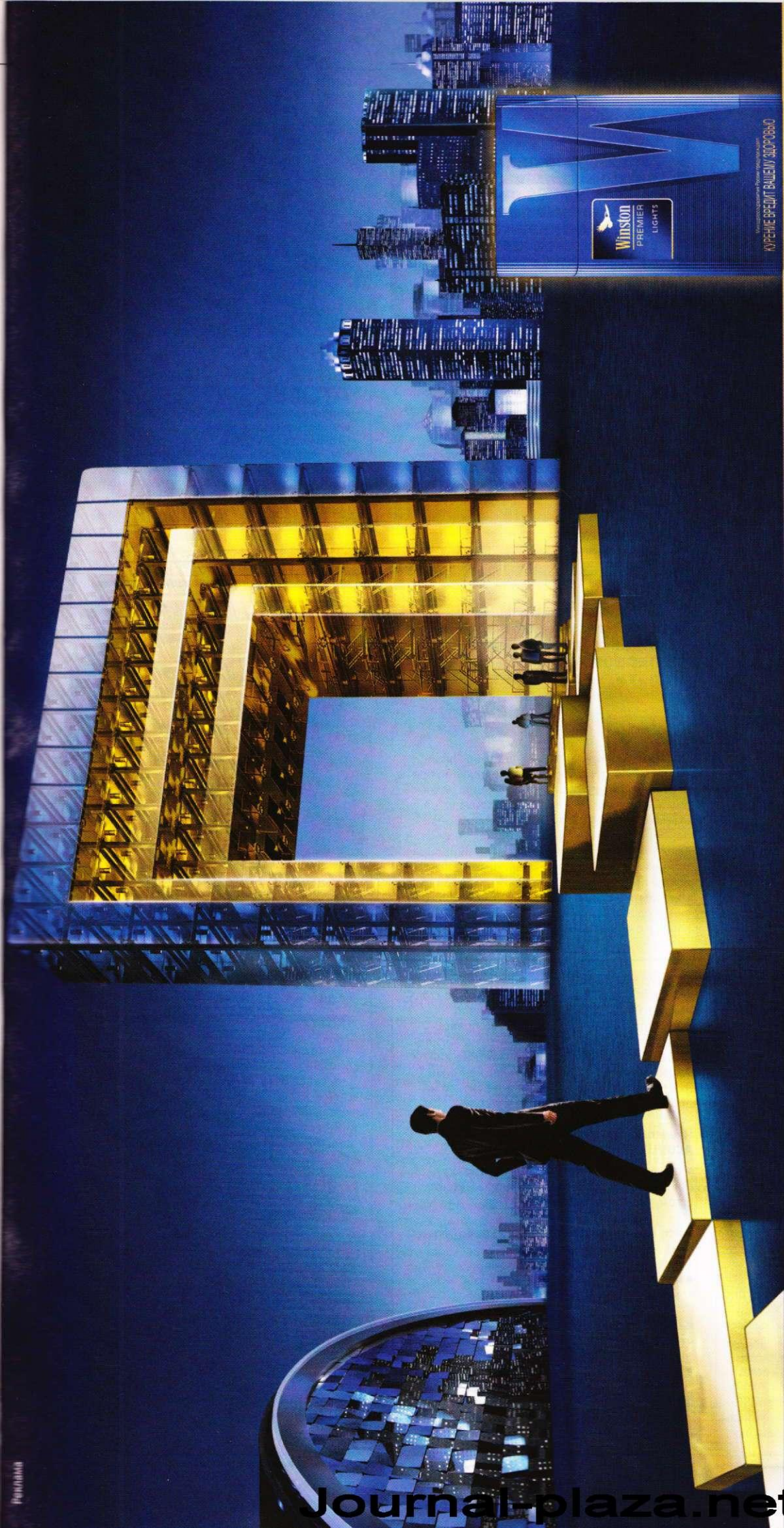
Напряженная светская жизнь

### 138 Конкурсы

Их действительно много, но они достойны внимания

### 144 FAQ

Просвещаемся совместно с ГАИ.РУ



Winston

PREMIER

СОВЕРШЕНСТВО – ЭТО ПУТЬ

МИНДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Journal-plaza.net



## ГАИШНИКОВ ПРИСТЕГНУЛИ!

Гаишников заставят пристегиваться ремнем безопасности. По словам первого заместителя директора департамента обеспечения безопасности движения МВД России генерал-майора

„Проверено около 70% личного состава, из них примерно 7% не сдали экзамен с первого раза“, — сказал глава столичной Госавтоинспекции С. Казанцев про сотрудников ГИБДД.

милиции Владимира Швецова, инспекторов ГИБДД необходимо лишить привилегии не пристегиваться ремнями (согласно нынешней редакции ПДД, гаишники могут ездить в машине не пользуясь ремнем).

Причем, по его же словам, за неиспользование ремней безопасности гаишников надо будет в будущем наказывать не только рублем, но и „по службе“.

## БЕСПЛАТНАЯ ЭВАКУАЦИЯ К ВАШИМ УСЛУГАМ



Если вы пришли на стоянку и не обнаружили свой автомобиль, первое, что надо сделать, — позвонить 02.

Премьер-министр России Владимир Путин подписал постановление, запрещающее брать плату за принудительную эвакуацию автомобилей и первые сутки их хранения на штрафстоянках, пишет „Коммерсантъ“. „Плата за перемещение транспортного средства и за первые сутки его хранения на специализированной стоянке не взимается“, — говорится в тексте постановления. Сейчас нарушитель платит за содержание своего автомобиля на стоянке, начиная со вторых суток пребывания, 40 рублей в час, а с четвертых — 80 рублей.



## ДОРОГУ ЛИНЗАМ!

Заглянуть на сто метров вперед, посмотреть в боковое зеркало, на спидометр... У опытного водителя эти упражнения не вызывают трудностей. Многие даже не задумываются, какую нагрузку приходится выдерживать нашим глазам во время вождения! А если зрение оставляет желать лучшего?!

Решение для современного водителя с неидеальным зрением — контактные линзы. Они дают большой угол обзора, не бликуют,

не сползают и дают водителю свободу действий. Особого внимания заслуживают контактные линзы ACUVUE OASYS от Johnson & Johnson. Линзы ACUVUE OASYS превосходно пропускают кислород. А технология HYDRACLEAR Plus делает контактные линзы исключительно гладкими и увлажненными. Это значит, что можно сосредоточиться на дороге и доехать безопасно и в срок.

### Что могут дать контактные линзы ACUVUE OASYS вашим глазам?

- ощущение отсутствия линз на глазах (8 из 10 человек действительно забывают о том, что носят линзы)
- исключительный комфорт при работающем кондиционере или печке
- непревзойденный комфорт при работе за компьютером
- превосходную проницаемость кислорода, чтобы глаза были здоровыми
- высокую степень защиты от УФ-лучей

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

Товар сертифицирован. Регистрационное удостоверение ФС № 2006/106.

## [ ДЕТАЛИ ]



## КРЫШКА БАГАЖНИКА ATOMIC SPORTSCARS

Информация: [www.atomic-sportscars.com](http://www.atomic-sportscars.com)  
Стоимость: 25 500 р.

Новинка компании, предназначена для Subaru Impreza WRX STi в кузове GRB. Материал изготовления — стеклопластик. Легкий и качественный продукт, позволяющий добиться серьезных результатов в борьбе с лишним весом вашего автомобиля. Особенно актуально при постройке автомобиля для гоночного трека.



## ВЕСТГЕЙТ TIAL

Информация: [www.atomic-sportscars.com](http://www.atomic-sportscars.com)  
Стоимость: 15 300 р.

В этом случае цифры все скажут за себя: диаметр — 44 мм, давление — 0,9 бара (13,05 psi). Цвет красный, качество отличное, работоспособность выше всяких похвал. Что еще нужно для счастья?!



## ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАРЫ PROSPORT

Информация: [www.prosport.ru](http://www.prosport.ru)  
Стоимость: от 3000 р.

В ассортименте компании ProSport появились новые противотуманные фары для европейских и японских автомобилей лучших производителей. Не требуют дополнительного инструмента для установки в штатные места автомобиля.



## РОДИЛ — КУПИ СЕБЕ АВТОМОБИЛЬ

Представители партии «Единая Россия» разработали законопроект, который предусматривает, что так называемый материнский капитал, который дают женщинам за рождение второго ребенка, можно тратить на покупку российского автомобиля. Народные избранники уверены,

**Председатель думского комитета по вопросам семьи, женщин и детей, Елена Мизулина: „На мой взгляд, предложенная инициатива — лоббирование интересов российского автопрома, а не защита интересов ребенка“.**

что одобрение подобного закона не только поможет нашему автопрому встать на ноги, но и серьезно повысит рождаемость, передает „Газета.ру“. Напомним, что согласно ныне действующим правилам материнский капитал (а это 312 000 руб.) можно тратить только на улучшение жилищных условий, обучение детей или для увеличения своей пенсии. Но депутаты считают, что эти деньги надо тратить и на покупку машины. Конечно! Ребенку действительно не нужны памперсы, коляски и ползунки — только автомобили ВАЗ.



## ТЕИН ПРОТЯНУЛИ РУКУ ПОМОЩИ

Когда речь заходит о девайсах с возможностью регулировки (читай койловерах), позволяющих манипулировать сразу несколькими параметрами подвески, многие автолюбители упираются в то, что клиренс автомобиля уменьшается до критических значений. Да, выглядит здорово, но ведь потом на этом нужно ездить.

Про дороги вспоминать не будем — и так все знают, что нам до идеала еще далеко. Какой выход? Поставить более высокие пружины? Но штоки все равно укороченные! Заменить на более простую серию без регулировок? А как же управляемость? В общем, сплошная борьба компромиссов, что и явля-

ется характерной особенностью правильной настройки машин. В свою очередь, компания TEIN прониклась проблемами российских тюнеров и совсем недавно выпустила новейшие регулируемые стойки Super Street RUS SPEC.

Нам стало интересно, что скрывается за этим интригующим названием. Во-первых, после установки комплекта на автомобиль, его клиренс остается неизменным. Это достигнуто за счет применения штока амортизатора базовой длины (не укороченного). Подобных прецедентов у TEIN еще не было, так что сейчас можно смело сказать спасибо японским тюнерам. Во-вторых, мы получаем целых 16 регулировок по сжатию и отбою амортизаторов. Ну и напоследок куча приятных мелочей: полноценные пыльники, антикоррозийное покрытие и возможность установки в купе с заводскими опорами. Море удовольствия за вменяемые деньги.

## СОВЕТ № 1

Утро — это время, когда мы ищем любые отговорки, чтобы поспать подольше. Поэтому заводите будильник немного раньше того времени, когда вам нужно вставать. Пусть у вас останется несколько минут, чтобы подремать, понежиться в постели, потому что сразу же вставать вредно для здоровья.

# [ ДЕТАЛИ ]



## ОПТИКА PROSPORT

Информация: [www.prosport.ru](http://www.prosport.ru)  
Стоимость: 19 000 р.

Еще одно решение по стилистической доводке внешности и одновременно с этим, улучшению качества освещения, компания ProSport предлагает для владельцев Honda Civic в кузове седан. Передняя оптика, выполненная с использованием светодиодов и модулей angel eyes, сзади — светодиодная схема.



## ТУРБОКИТ GREDDY

Информация: [www.urt-shop.ru](http://www.urt-shop.ru)  
Стоимость: 157 710 р.

При серьезной доработке двигателя важно помнить о качестве комплектующих. Уровень изготовления деталей Greddy не оставляет никаких сомнений. Это то что нужно! Тем более, когда речь идет о полноценном турбоките для твоего ST9A (читай MCC Lancer Evo). Собственно, в самом наборе ты найдешь улитку Trust TD06SL2-20G, выпускной коллектор, внешний вестгейт, комплект пайпинга с патрубками из силикона, фильтр пониженного сопротивления, а также весь необходимый крепеж. При правильной настройке мотора, с помощью этих компонентов можно легко поднять мощность 4G63T до 450 л. с. для езды по городу.



## БУСТКОНТРОЛЛЕР HKS

Информация: [www.hks-power.ru](http://www.hks-power.ru)  
Стоимость: 17 000 р.

Упрощенная бюджетная модель бустконтроллера HKS EVCS-5 со всеми необходимыми функциями для простой регулировки давления наддува. Обеспечивает точную регулировку вплоть до 250 kPa благодаря специально разработанному соленоидному клапану. Применимо как с турбинами актуаторного типа, так и с вестгейтом.

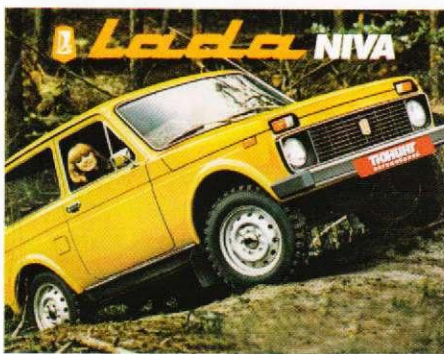


## САМЫЕ БЫСТРЫЕ АВТОМОБИЛИ

Ariel Atom 500 (2,5 сек)  
Bugatti Veyron (2,5 сек)  
SSC Ultimate Aero (2,9 сек)  
Gumpert Apollo (3,0 сек)  
Radical SR3 (3,2 сек)  
Lamborghini Murcielago LP 670-4 SV (3,2 сек)  
Ferrari 458 Italia (3,4 сек)  
Lamborghini Murcielago LP 640 (3,4 сек)  
Nissan GT-R (3,5 сек)

## САМЫЕ МЕДЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ

Volkswagen Multivan 1.9 TDI (23,6 сек)  
Peugeot Expert Tepee 1.6 HDi (21,1 сек)  
Citroen Berlingo HDi 75 (20,4 сек)  
Fiat Panda 1.2 8V 4x4 (20,0 сек)  
Smart fortwo Cabrio cdi (19,8 сек)  
Mercedes Viano 2.0 CDI 4-Matic (19,7 сек)  
Renault Kangoo 1.5 dCi (19,6 сек)  
Lada Niva 4x4 1.7 (19,0 сек)  
Opel Corsa 1.0 (18,2 сек)  
Chevrolet Matiz 0.8 (18,2 сек)



## LADA NIVA: НЕ САМАЯ МЕДЛЕННАЯ ИЗ САМЫХ МЕДЛЕННЫХ

Популярный немецкий журнал Auto Motor und Sport опубликовал рейтинг самых быстрых и медленных автомобилей, которые можно сейчас купить в Европе. В расчет взяли время, за которое автомобиль может разогнаться до 100 км/ч. Обратите внимание, что в этом списке значится даже российская Lada — внедорожник Niva 4x4. Знай наших!



## TAXOMETP DEFI

**Информация:** [www.urt-shop.ru](http://www.urt-shop.ru)  
**Стоимость:** 14 330 р.  
Тахометр Defi из толовой линейки BF. Прибор доступен в двух вариантах с разметкой шкал до 9000 об/мин и 11000 об/мин соответственно. Сквозь темное стекло можно увидеть белую или красную подсветку прибора. Также в комплекте вы найдете выносной индикатор двух, программируемых пиковых режимов. Набор включает в себя все необходимое для установки и не требует подключения дополнительных блоков.



## ОПТИКА PROSPORT

**Информация:** [www.prosport.ru](http://www.prosport.ru)  
**Стоимость:** 11 000 р.  
Экстерьер любого автомобиля в понимании тюнеров это, прежде всего, полигон для творчества. Самое главное не навредить и не пытаться подпрыгнуть выше своей головы. Умерить же свой порыв фантазии можно при помощи проверенных решений. Например, альтернативной оптики. Компания ProSport предлагает подобную деталь для владельцев VW Passat T5. Модель представляет собой задние фонари, построенные на светодиодных модулях. Традиционно, девайс полностью Plug & Play: снял, поставил, поехал.



Для заказа выбранной картинке отправьте СМС с ее кодом на номер 2325. В ответ вы получите СМС с WAP-ссылкой. Чтобы скачать картинку на телефон, перейдите по ссылке. Услуга доступна российским абонентам сотовых сетей: „Билайн“, МТС, „МегаФон“, СМАРТС, UTeI („УралСвязьИнформ“), ЮСТ, Ермак RMS), „Байкалвестком“, Tele2 Россия, НТК, МОТИВ, „Енисейтелеком“, „Алтай Связь“, НСС, НТК, СТЕК GSM, „Цифровая Экспансия“, „Ульяновск-GSM“.  
Стоимость запроса на номер 2325 для абонентов „Билайн“ — 42,37 р., МТС — 43,05 р. (без НДС), „МегаФон“ — 43,05 р. (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.namobilnik.ru](http://www.namobilnik.ru) и [wap.namobilnik.ru](http://wap.namobilnik.ru).  
**Служба поддержки:** [to@smsonline.ru](mailto:to@smsonline.ru), тел.: +7(800)555-12-00.  
В случае неверного запроса услуга считается оказанной.

Задай вопрос и получи соответствующий ответ — на с. 132



# KENWOOD

Listen to the Future\*

## Музыкальное наслаждение – подключайся!



**KDC-W4044UAY**

**УДОБНО:** входы USB (со специальной защитой от пыли) и AUX на передней панели. Подключай любые переносные носители музыкальных файлов – от MP3-плеера до переносного жесткого диска

**КАЧЕСТВЕННО:**

Эквалайзер System Q, 24-битный ЦАП, технология улучшения звучания Supreme

**БЕЗОПАСНО:** съемная передняя панель с защитным кодом.



VODAFONE McLAREN MERCEDES  
OFFICIAL SUPPLIER

\* Вслушиваясь в будущее

Представительство Kenwood Electronics Europe BV  
**Journal-plaza.net**

## ДОРОГИ НА САМОФИНАНСИРОВАНИИ

Со следующего года регионы России смогут самостоятельно увеличивать транспортный налог. Об этом заявил в ходе совещания по вопросу межбюджетных отношений вице-премьер правительства страны Александр Жуков. Как известно, со следующего года бюджеты на строительство дорог плани-

руется сильно урезать: правительство будет оплачивать лишь строительство и содержание основных трасс, оставив дороги местного значения бюджетам регионов. Предполагается, что налог будет увеличен уже в начале следующего года. И такая практика сохранится, как минимум, до конца 2012 года.



«Регионам будет предоставлено право повысить в 2 раза транспортный налог, в том числе и на дорожное строительство», — заявил вице-премьер Александр Жуков.

## SHELL НАЧИНАЕТ И...

Концерн Shell объявил о начале строительства комплекса по производству смазочных материалов, став первой международной нефтегазовой компанией, которая построит такой комплекс в России.

Новый комплекс производительностью 200 млн литров (около 180 тысяч тонн) в год будет построен в г. Торжок (Тверская область) и станет одним из крупнейших в Shell. Начало промышленной эксплуатации комплекса ожидается к концу 2010 года.

Исполнительный вице-президент Shell Lubricants Дэвид Пиррет отметил: «Россия представляет стратегический интерес для Shell и объявленное сегодня начало строительства нового предприятия свидетельствует о стремлении концерна активно развивать здесь свою деятельность не только в сфере разведки и добычи углеводородов, но и в области производства и маркетинга смазочных материалов. Россия занимает третье место в мире по объему рынка смазочных материалов, и для Shell как ведущего мирового поставщика смазочных материалов, очень важно расширение присутствия на российском рынке».

## SURROUND. ПРИНЦИПИАЛЬНО ДРУГОЙ. ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ОБЪЕМ ВКУСА



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ

Оказаться в эпицентре событий, получить уникальный объем ощущений, испытать прямое воздействие инноваций — сегодня актуальными становятся разнообразные технологии совершенствования впечатлений. Именно поэтому мы с таким нетерпением ждем дисплеев с объемным изображением в мобильных телефонах или настраиваем максимально объемный и реалистичный звук в музыкальной системе. Ведь именно это гарантирует пульсирующий объем впечатлений. Опережая тенденции и задавая тренды, компания «БАТ Россия» представляет новые си-

гареты премиум-сегмента KENT SURROUND. Пульсирующий объем вкуса KENT SURROUND создают уникальные сорта табака и особая система фильтрации, впервые применяющаяся для семьи KENT. Изменяющиеся в зависимости от силы воздушного потока, 4 наклонных канала, встроенные в фильтр, активизируют интенсивное движение и эффективное распределение вкуса. Аналогично тому, как система Surround распространяет волны звука, наполняя пространство пульсирующими и яркими впечатлениями, вкус сигарет KENT SURROUND предоставляет удивительно яркие пульсирующие вкусовые ощущения в процессе курения.

Сегодня KENT SURROUND представлен в 2 вариантах насыщенности вкуса с содержанием в дыме сигареты смолы/никотина: 4/0,4 мг и 7/0,6 мг соответственно.

С 15 июля 2009 года KENT SURROUND начал продаваться на автозаправочных комплексах «ЛУКОЙЛ» эксклюзивно. В других торговых точках марка появится только с 15 сентября 2009 года. Запуск нового продукта KENT SURROUND, несомненно, привлечет внимание совершенно-летних потребителей и позволит укрепить статус инновационного лидерства KENT.

## ДЕТАЛИ



## ДИСКИ ASANTI

Информация: [www.laconnection.ru](http://www.laconnection.ru)  
Для фанатов и ценителей DUB Style у компании L. A. Connection появился весомый подарок. Речь не о благотворительности, а о новой модели дисков Asanti. Фишка в размере — 32 дюйма. Как нам показалось, это есть некая гарантия того, что вас 100% узнают где бы вы не находились (за исключением калифорнийского побережья и южных кварталов Бронкса). Правда, из-за своих внушительных размеров, диски AF143 подойдут разве что на Hummer H2. Впрочем, в коллекции есть и более приземленные размеры — от 19 до 30 дюймов. Выбор как всегда за вами!



## ОБВЕС L. A. CONNECTION

Информация: [www.laconnection.ru](http://www.laconnection.ru)  
Стоимость: \$1650  
Не без участия японских дизайнеров и инженеров в ассортименте L. A. Connection появился стильный обвес для Lexus LX570. Комплект призван облагородить и без того стильный экстерьер внедорожника. Бодикит включает в себя накладки на колесные арки и молдинг для переднего бампера. Новинка пока представлена лишь в единственном экземпляре в шоу-руме L. A. Connection в Москве. Первый покупатель сможет приобрести стайлинг пакет по более чем привлекательной цене.



## ЗАЩИТА ДВИГАТЕЛЯ SUMMIT RACING

Информация: [www.atomic-sportscars.com](http://www.atomic-sportscars.com)  
Стоимость: 17 000 р.  
Защита двигателя для вашей Subaru Impreza в кузове GRB. Полезный девайс не только для профессиональных спортсменов и любителей ралли, но и для повседневной эксплуатации автомобиля, особенно в зимний период.

# Pioneer

## НОВИНКИ 2009

ЕЩЕ БОЛЬШЕ СТИЛЯ, ЕЩЕ БОЛЬШЕ УДОБСТВА,  
ЕЩЕ БОЛЬШЕ **ВАШЕЙ МУЗЫКИ**

### AVH-P5100DVD

DVD/CD/USB/MP3 ресивер  
7-ми дюймовый монитор с сенсорным управлением  
Подсветка кнопок 113 вариантов и 5 меню дисплея  
Меню на Русском языке, Съемная панель  
USB для проигрывания MP3, WMA, AAC и JPEG  
Поддержка формата DivX®  
Цифровой выход Dolby Digital, DTS  
Вход для камеры заднего вида



### DEH-P8100BT

USB/iPod/iPhone, CD/MP3 ресивер  
Bluetooth с голосовым управлением  
2 входа для USB устройств  
Синий OEL дисплей, Меню на Русском языке  
7-ми полосный EQ с НЧ/ВЧ фильтром  
3 RCA выхода (4 В.)  
Пульт ДУ на руль в комплекте

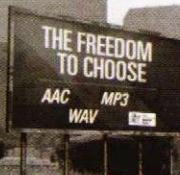


### DEH-P5100UB

USB/iPod/iPhone, CD/MP3 ресивер  
Прямое подключение iPod/iPhone через USB  
Прямое подключение сабвуфера 70 Вт.  
Усилитель MOSFET 4 x 50Вт.  
7-ми полосный EQ с НЧ/ВЧ фильтром  
3 RCA выхода (4 В.) на внешний усилитель  
Меню на Русском языке, Пульт ДУ в комплекте



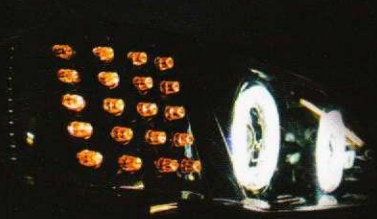
и многое другое на [WWW.PIONEER-RUS.RU](http://WWW.PIONEER-RUS.RU)



# PROSPORT

## PERFORMANCE

ПРОДУКЦИЯ



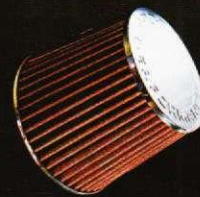
Альтернативная оптика



Рули



Приборы



Фильтры



Ксенон



Тормозные системы



Ковры



Спортивные кресла



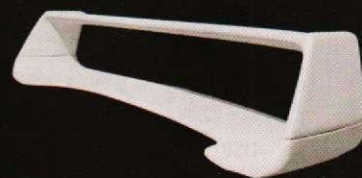
Ручки КПП



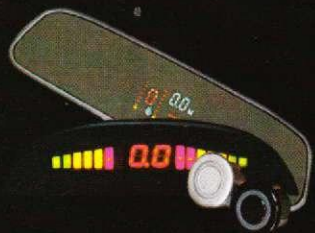
Мультимедия



Колесные диски



Спойлеры



Парковочные радары



Дворники



Подвеска для ВАЗ



Противотуманные фары



Радиаторные решетки



Глушители



Хром



Растяжки

### МОСКВА

Авторынок КУНЦЕВО.  
пав. 1/57 южная сторона  
тел: (495) 926-5229

АТЦ "АВТОВЭЙ" 71км МКАД  
тел.: (495)646-2843

### МОСКВА

91км МКАД (осташковское ш.)  
Мытищинская ярмарка  
пав. Z190 (2й этаж)  
тел: (495) 231-3805

### ЛЮБЕРЦЫ

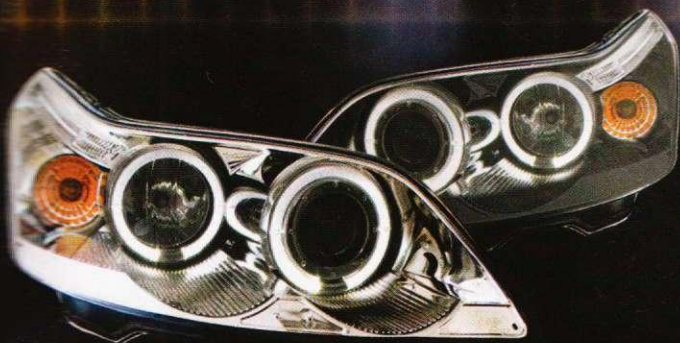
Авторынок АВТОГАРАНТ  
новорязанское ш. д.6  
тел: (495) 503-6472

единый тел: (495) 901-9976

# НОВИНКИ

## Региональные дилеры

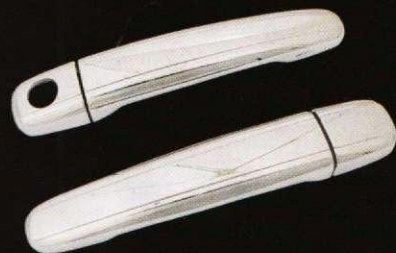
- АРХАНГЕЛСКОЕ**  
Обводной канал, д. 9  
тел.: (8182) 28-54-38
- АСТРАХАНЬ**  
пр. Воровского, д. 12  
тел.: (8512) 50-21-59
- ВЛАДИМИР**  
ул. Орловская, д. 1  
тел.: (4922) 38-40-01
- ВОЛОДА**  
Советский пр-т, д. 162  
тел.: (8172) 75-17-12
- ВОРОНЕЖ**  
ул. Плехановская, д. 58  
тел.: (4732) 67-29-67
- ЕКАТЕРИНБУРГ**  
ул. Баженова, д. 23/2  
тел.: (343) 233-25-93
- КАЗАНЬ**  
ул. Чистопольская, д. 77/2  
тел.: (8435) 277658  
ул. Жуковского, д. 14/45  
тел.: (8432) 91-22-62  
ул. И. Ермакова, д. 16  
маг. "Piston"  
тел.: (843) 276-91-92
- КИРОВО**  
ул. Ленинградская, д. 5А  
тел.: (8332) 53-80-99
- КОРОЛЕВ**  
ул. Северная, д. 3  
м-н "Автозапчасти 24/7"  
пов. 1, 52-1, 54  
тел.: (495) 388-80-48  
ул. Северная, д. 3  
"PSG-TUNING"  
тел.: (495) 789-28-82
- КРАСНОДАР**  
ул. Кубизаторская, д. 35  
тел.: (865) 273-85-45  
ул. Гварийская, д. 26  
тел.: (864) 215-77-88  
ул. Промышленная, д. 45  
тел.: (864) 255-66-43
- КРАСНОЯРСКОЕ**  
ул. Крайняя, д. 2Г  
тел.: (3912) 40-84-12
- НИЖНИЙ НОВГОРОД**  
ул. Аэродромная, д. 28  
тел.: (8312) 75-06-77
- НИЖНИЙ ТАТАР**  
Чернышевское ш., д. 60А  
тел.: (8435) 32-55-28
- НОВЫЙ УРЕНГОЙ**  
ул. Промышленная, ПК "Фрога"  
салон "Легенда 22"  
тел.: (902) 857-25-92
- ИВАНОВО**  
ул. Никитина, д. 25А  
тел.: (883) 292-66-04
- ПЕРМЬ**  
Шоссе Космонавтов, д. 995  
тел.: (3422) 96-24-97  
ул. Кировградская, д. 38  
тел.: (3422) 52-77-66
- ПРИГОРСКОЕ**  
Автомобиль "Колос" пов. 453, 171  
тел.: (905) 448-03-99
- РОСТОВ-НА-ДОНУ**  
Автомобиль "Фортуна" пов. 23  
тел.: (8632) 66-14-46
- РЯЗАНЬ**  
ул. Родичева, д. 11  
тел.: (4912) 99-55-85
- САМАРА**  
ул. Алминаева, д. 10А  
тел.: (8462) 28-35-77
- САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**  
Полковников пр-т, д. 59, пов. 3  
тел.: (812) 541-91-90  
ул. Фучика, дом 25, эт 2  
тел.: (812) 332-58-79, (812) 923-93-73  
ул. Фучика, дом. 140, 370  
тел.: 910-49-04, 911) 943-78-20
- САРАТОВ**  
Автомобиль, пов. 036  
тел.: (8452) 45-19-91
- СМОЛЕНСКОЕ**  
ул. Шевченко, д. 49  
м-н "LADAMARKET"
- СТАРЫЙ ОСКОЛ**  
ул. Ленина, д. 78 "АВТО-СТИЛЬ"  
тел.: (4725) 44-56-66
- ТОЛЬЯТИ**  
ул. Офицерская, д. 12В  
тел.: (8482) 74-19-08  
ул. Офицерская, д. 14  
ГСК "ПАДАМ"  
тел.: (8482) 77-56-57
- ТЮМЬ**  
ул. Демитрия Мельникова, д. 20  
тел.: (4872) 20-25-73
- УФА**  
ул. Моплазников, д. 1/4  
тел.: (3452) 37-39-96
- УЖГОРОД**  
ул. Олега Кошова, д. 10  
тел.: +38 035 261-53-56
- УЛЬЯНОВСКОЕ**  
пр-т 20-летия, д. 17А  
тел.: (8422) 52-45-55
- ХАРЬКОВ**  
Автомобиль "ЛОСК", ряд 2 место 4  
тел.: 8-365-368-59-36, 8-057-758-34-33  
8-050-323-26-39  
Автомобиль "ЛОСК", ряд 2, место 37  
тел.: (+38 050) 405-05-21  
Автомобиль "ЗАПОРЖЕ"  
ряд 6 место 105  
тел.: (+38 050) 665-66-36
- ЧЕЛЯБИНСКОЕ**  
ул. Баженова, д. 101  
тел.: (3512) 62-56-12  
ул. Троица, д. 141А  
тел.: (3512) 54-31-41  
ул. Электротракторская, д. 47А  
тел.: (3512) 26-90-40  
ул. Новоавстрийская, д. 49  
рядок "АВЗ" место 44  
тел.: (3512) 70-42-91
- ЧЕРЕПОВЕЦ**  
ул. Ленина, д. 58  
тел.: (802) 95-40-20
- ЯРОСЛАВЛЬ**  
ул. Лисинина, д. 30 х 2  
м-н "АвтоКлевер"  
тел.: 8-903-690-88-83



Фары с "angel eyes" для Citroen C4 с корректором



Фары для Audi A4 стиль A5



Ручки дверей хромированные для Rav4 и Getz



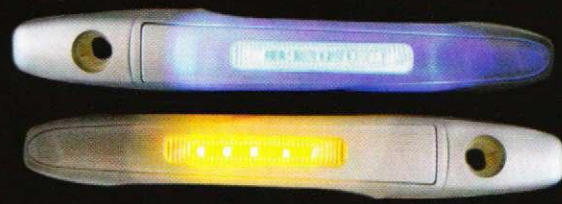
Зеркала для Lada со светодиодным поворотником



Противотуманные фары для Toyota Corolla, Camry, Honda Accord Nissan Qashqai, Lada kalina.



Решетка радиаторная для Infiniti FX35-45



Ручки дверей с габаритом и поворотником для Lada 2108-99/13-15

ИНТЕРНЕТ МАГАЗИН:

WWW.PROSPORTSHOP.RU

реклама

ОПТОВЫЙ ОТДЕЛ:

г. МОСКВА,  
ул. Сергея Макеева, д. 8а  
тел.: (495) 253-9449  
тел.: (495) 517-0942  
тел.: (499) 259-5933  
факс: (499) 244-9978

НАШ САЙТ:

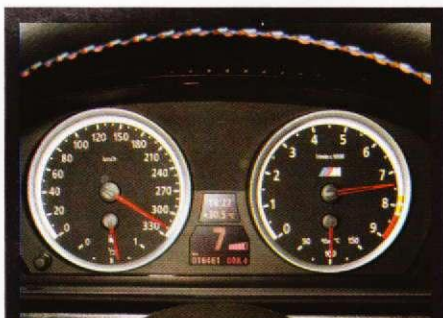
WWW.PROSPORT.RU  
Tuning@pro-sport.ru



**EDO COMPETITION:  
КРИЗИСНЫЙ ЭКСКЛЮЗИВ**

Базовая цена C 63 AMG в России превышает три с половиной миллиона рублей. Но с точки зрения ателье Edo (которое строит 700-сильные Murcielago и помогает хозяевам Enzo FXX получить техталон), этот суперседан — недорогая развлекательная

машина на каждый день. Разве что натиском кризиса и переориентацией клиентов на более демократичные машины можно объяснить тот факт, что специалисты Edo обратили свое внимание на самый дешевый автомобиль марки AMG. Судя по списку доработок, работали без особого энтузиазма — ограничились классической комбинацией «чип-фильтр-выхлоп» и установкой «сверхлегких» 19-дюймовых колес. Единственная по-настоящему интересная деталь — управляемый электроникой клапан выхлопной системы, т.е. водитель может выставить обороты, на которых у двигателя прорежется чистопородный гоночный голос. Конечно, не стоит забывать и о прибавке мощности: доработанный двигатель развивает 555 л.с. и позволяет C 63 AMG разогнаться до сотни за 4,3 секунды.



**HARTGE:  
ОСВОБОДИТЕ „ЭМКУ“!..**

M3 последнего поколения — великолепный автомобиль, мощность и скорость которого трудно причислить к недостаткам. Один факт способен всерьез огорчить владельцев „эмки“: установив под капот автомобиля мотор мощностью 420 л.с., баварские инженеры тут же по традиции затянули электронный „ошейник“ на отметке 250 км/ч. А ведь M3 способна на большее. К примеру, специалисты Hartge отключили ограничитель скорости — и тут же смогли разогнать „эмку“ до 291 км/ч. Тем, кто не готов остановиться на достигнутом и хочет перелезть за знаковый рубеж в три сотни, представители Hartge рекомендуют сменить „обувку“ на шины Pirelli P Zero — они предназначены для езды со скоростью до 340 км/ч.

**CARLSSON: КОМПРОМИСС  
ДЛЯ БОГАТЫХ**

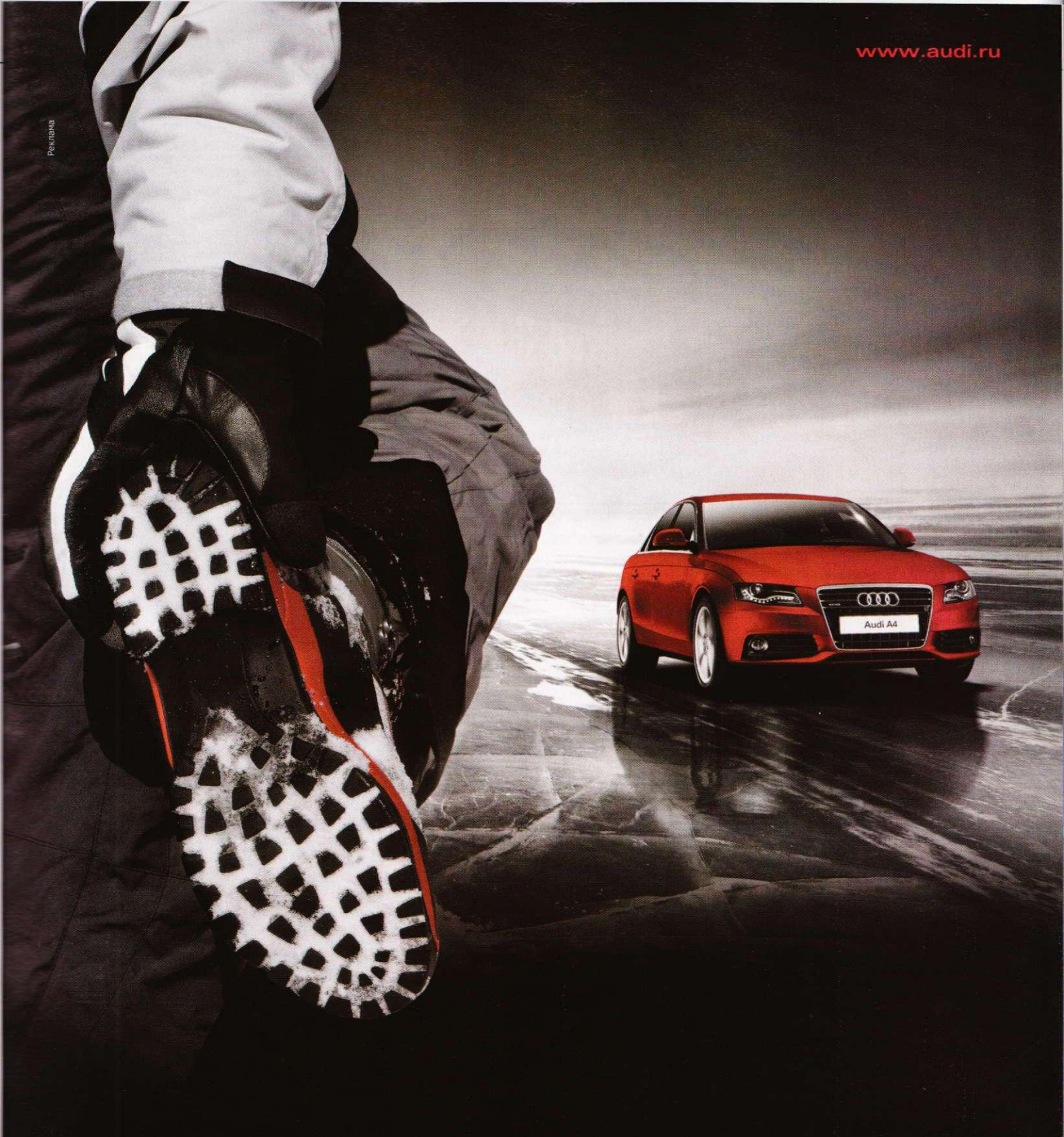
Зимой Carlsson представил публике Rascasse — роскошный представительский автомобиль на базе модели GL. Всем проект был хорош, кроме цены (230 000 евро) и ограниченного тиража (20 машин). Впрочем, летом некоторые детали поступили в продажу по отдельности — к примеру, использованный при создании эксклюзивного автомобиля обвес (получивший индекс RS). Но построить точную копию Rascasse вряд ли удастся: его мотор развивает 456 л.с., а „рядовой“ клиент после чип-тюнинга и установки нового воздушного фильтра сможет выжать из двигателя версии GL 500 не более 435 „лошадей“. Дизельные версии GL 420 CDI и GL 320 CDI после аналогичных процедур выдадут 306 и 269 л.с. соответственно. Также летом начались продажи колесных дисков 1/11 Evo Brilliant Edition, которые были разработаны специально для „увесистых“ моделей вроде GL.



**ABT SPORTSLINE:  
ПРЫЖОК  
ЗА ЧЕТЫРЕ СОТНИ**

Автомобили Audi с индексами S и RS буквально строятся в очередь, чтобы попасть на страницы автомобильных изданий, а тюнинг-версии этих машин только усиливают информационные пробки в редакционных компьютерах. Компрессорный мотор S4 был принят экспертами одобрительно, но что они скажут о доработанном мотористами Abt двигателе, который развивает 435 л.с. вместо стандартных 333? Минус полсекунды при разгоне до сотни (4,6 вместо 5,1) и максимальная скорость на 30 км/ч быстрее стока (282 вместо 250) — это ощущение прибавка, а не эфемерный результат чип-тюнинга атмосферного мотора. Само собой, наряду с доработками двигателя знаменитое ателье предлагает десятки других аксессуаров: от выхлопной системы до колесных дисков диаметром 18–20 дюймов.





Оригинальные зимние колеса Audi.  
Ваша уверенность на зимней дороге

Audi рекомендует



Горячая линия Audi: +7 495 775 8888  
8 800 200 2333

\*Превосходство высоких технологий

Audi Vorsprung durch Technik\* 



## МОЛОДОЙ И СЕРЬЕЗНЫЙ

По логике вещей, ассортимент предложений для такой популярной модели Mercedes должен „зашкаливать“. Тем не менее, многие тюнеры отнеслись к появлению очередного поколения С-класса весьма индифферентно. И вряд ли кому удастся построить идеальный автомобиль с помощью одного-единственного ателье. Скорее всего, придется комбинировать детали и услуги разных компаний...

### LORINSER

Менеджеры ателье считают, что лучше всего дизайнерам удалось обвес. Трапециевидные выхлопные трубы являются его неотъемлемой частью (но если нет желания тратиться на обвес — доступны традиционные сдвоенные выхлопные трубы под стандартный бампер), а вот передние крылья с жабрами придется заказывать отдельно. Попутно можно „пришпорить“ мотор версии С 200 К: воздушный фильтр и комплект шкивов помогут получить 214 л. с. Хозяевам версии С 350 предлагают замену распредвалов и обещают 305 л. с. Если вспомнить о колесных дисках, то здесь выбор также ограничен: всего четыре модели, и только одна из них (LM6) доступна в 20-дюймовом варианте.

### MKB

Здесь не стали возиться с обвесом, зато перечень доработок двигателя, трансмиссии и подвески впечатляет. По мощности подготовленные в MKB машины — неизменно среди лидеров. К примеру, версии С 180 К и С 200 К после замены компрессора и интеркулера развивают до 250 л.с. — на 94 и 66 л. с. больше чем в стандарте. После замены распредвалов, клапанных пружин и выпускных коллекторов (программа управления двигателем, воздушный фильтр и детали выхлопа меняются по умолчанию) мотор модификации С 350 развивает 330 л. с. и уступает только 4-литровой версии от Brabus. А двигатель С 63 AMG после аналогичной операции выдает 581 л. с. и опережает всех конкурентов до единого. К уникальным предложениям можно отнести новую главную пару (она имеет соотношение 3,27 и помогает сократить время разгона до сотни), комплект подвески со стабилизаторами поперечной устойчивости и декоративные карбоновые накладки для украшения моторного отсека. Найдутся в ассортименте MKB и продвинутые тормоза, и размеченный до 300 км/ч спидометр.

### CARLSSON

Ателье относится к С-классу с особым вниманием: к примеру, самым свежим демонаром от Carlsson является СК 63 S, построенный на базе С 63 AMG. Новая программа управления позволяет получить 565 л. с. вместо стандартных 457, а определяющую роль в облике автомобиля играют обвес и 19-дюймовые колесные диски 1/16 UL. Одним из „коньков“ Carlsson считается чип-тюнинг турбодизелей: для большинства таких моторов — два чипа. Первый (с приставкой Ecu) поднимает крутящий момент и помогает снизить вредные выбросы, второй — обеспечивает прибавку мощности. К примеру, характеристики версии С 320 CDI в стандарте — 224 л. с. и 510 Нм. После установки экологичного чипа — 224 л. с. и 600 Нм, после установки „обычного“ — на 269 л. с. и 612 Нм. И все же прибавка мощности будет далека от рекордной: дополнительный электронный модуль Brabus позволяет С 320 CDI достичь 272 л. с., аналогичный девайс от Kleemann — уже 290! Вообще прямое сравнение программ Brabus и Carlsson говорит не в пользу последнего: под этой маркой не выпускаются ни дифференциалы повышенного трения, ни регулируемая подвеска, ни более производительные тормоза...

### BRABUS



Нетрудно догадаться, что прайс-лист доработок от Brabus огромен и содержит почти все, что может пожелать душа: от обвеса с вмонтированной в пороги светодиодной подсветкой до накладок на подголовники со встроенными в них мониторами. Впрочем, чтобы перечислить по-настоящему эксклюзивные товары и услуги, требуется не так много времени. К примеру, Brabus — единственное ателье, которое, кроме коротких пружин и комплекта нерегулируемой подвески, предлагает покупателям амортизаторы с регулируемой жесткостью. Еще один эксклюзив — превращение двигателя версии С 350 в четырехлитровый (в стоке его рабочий объем — 3,5 л); вместе с установкой новых деталей системы выхлопа это обеспечивает

рост мощности с 272 л. с. до 332. Еще одна область, где традиционно сильны позиции Brabus — оформление интерьеров. Если у конкурентов стандартными операциями считаются перешивка сидений и дверных панелей, а другие работы выполняются по спецзаказу (что нередко сказывается на цене), то в прайс-лист Brabus на общих основаниях и по фиксированной цене входит перешивка практически любых деталей — элементов передней панели и центральной консоли, противосолнечных козырьков, стоек крыши или потолка... Традиционно богат ассортимент колесных дисков — семь моделей, из которых особое внимание стоит обратить на самую новую, с индексом Q. Она доступна в семи размерностях при диаметре диска от 18 до 20 дюймов. Впрочем, имеются в тюнинг-программах Brabus и „пробелы“. К примеру, нет возможности увеличить мощность моторов у „младших“ бензиновых версий: С 180 К, С 200 К, С 230 и С 280. Отдельно стоит упомянуть о Brabus Bullit: этот суперкар с пересаженым под капотом V-образным 12-цилиндровым мотором (720 л. с., максимальная скорость превышает 320 км/ч) построен для демонстрации возможностей компании, но заказы на него принимаются — цена Bullit приближается к 350 000 евро.



# SLIMS • 83

ГАРМОНИЯ ВКУСА.

**НОВОЕ** ИЗМЕРЕНИЕ.



20 СИГАРЕТ С ФИЛЬТРОМ  
Изготовлено под контролем  
Philip Morris Products S.A.  
Швейцария © 2001 Импортер,  
Сделано в России  
СМОЛА: 3 мг/сиг. НИКОТИН: 0,3 мг/сиг.  
PCB  
AE 45

20 СИГАРЕТ С ФИЛЬТРОМ  
Изготовлено под контролем  
Philip Morris Products S.A.  
Швейцария © 2001 Импортер,  
Сделано в России  
СМОЛА: 3 мг/сиг. НИКОТИН: 0,3 мг/сиг.  
PCB  
AE 45

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:  
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ  
MINZDRAVSOCRAZVITIYA ROSSII PREДУПРЕЖДАЕТ:  
KURENIYE VREDET VASHEMU ZDOROVYU

РЕКЛАМА

SLIM TRIPLE FILTER\*  
\* ТОНКИЙ ТРОЙНОЙ ФИЛЬТР

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:  
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

## В ЭТОМ КЛАССЕ



**MERCEDES-BENZ SL (C 281)**

МОЩНОСТЬ 612 л.с.  
РАЗГОН 0-100 КМ/Ч 4,2 с  
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 250 км/ч



**BMW M6**

МОЩНОСТЬ 507 л.с.  
РАЗГОН 0-100 КМ/Ч 4,7 с  
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 250 км/ч



**LEXUS SC**

МОЩНОСТЬ 304 л.с.  
РАЗГОН 0-100 КМ/Ч 6,4 с  
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 250 км/ч



# 125 ТЫСЯЧ ЕВРО

Всю сознательную автомобильную жизнь восхищался дизайном „ягуаров“. И, поглощенный этим занятием, никогда не замечал недостатков, пардон, особенностей в управлении этими автомобилями! Внешний облик, могучий двигатель, комфорт — это все! Остальное — неважно! Неважно?!

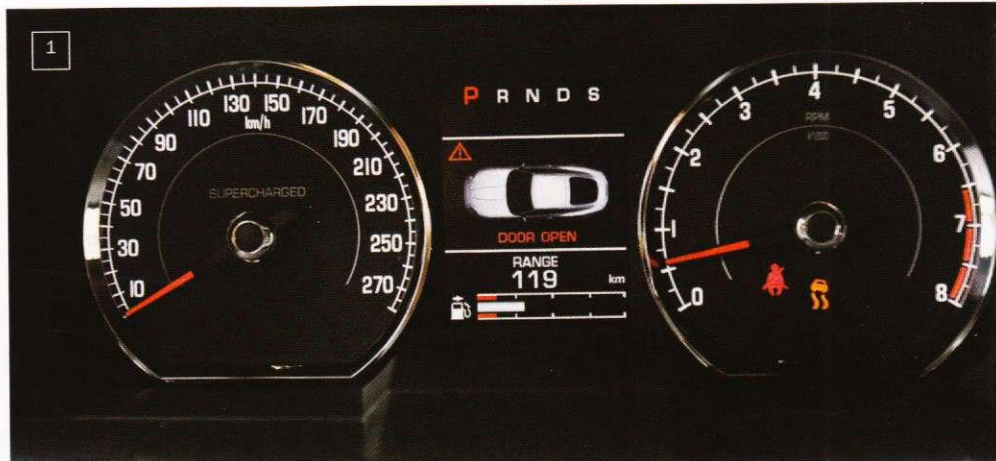
**ТЕКСТ** Геннадий Брославский **ФОТО** Алексей Миляев



И сегодня подо мной изумительнейшей, прекраснейшей из избранных классических спорткупе — Jaguar XKR 2009 года выпуска!

Он бесспорно красив. Классические формы спорткупе доведены до совершенства. Дикая, сытая после удачной охоты, кошка. Чистое восприятие слегка смущает новодел — блестяшка в виде фальшрешетки радиатора.

Блестяшки и в салоне, на торпедо и „бородe“, в виде ручек-регулировок, накладок и кнопок. Солнечные зайчики не находят приюта на чопорно-траурной обивке потолка и неожиданно сплят глаза. Есть что-то от ранних экзерсисов корейского автопрома — четыре, с натяжкой гармонирующих между собой, вида материалов оформления салона.



Будто работали над дизайн-проектом несколько, волею судеб ни разу не встретившихся друг с другом, инженеров-проектировщиков.

Сгущая краски?! 125 000 евро, господа...

Городской тест автомобиля выдался коротким. Очень быстро пришло понимание, почему „Ягуары“ в городском движении никогда не выделяются из вялотекущей массы. Мотор настолько могуч, что промежуточного состояния между степенностью хода и заоблачной динамикой, которую негде реализовать, не существует. О водительских способностях также говорить не приходится. Думаю, большинство соискателей любви этой кошки пугаются могуществом ее сердца один раз, не ищущая в дальнейшем судьбу и теша себя стайлингом да количественными показателями — мощность, максимальная скорость, количество цилиндров и прочее...

Степенность передвижения может быть подтверждена и возможным портретом потенциального владельца: состоявшийся в бизнесе, зрелый, но молодящийся „данди“, который после обязательного велотренажера и беговой дорожки не прочь отправиться по пабам и девочкам, благо, возможность есть... (при написании портрета владельца „Ягуара“ ни один владелец „Ягуара“ ни в чем таком замечен не был. Так, фантазия...)

Недостаток, связанный с отсутствием „промежуточного состояния“, за городом становится преимуществом. Ускорение за гранью. Помноженное на большой вес купе, оно делает сложным контроль над итоговой скоростью. Дорога



моментально превращается в лезвие бритвы. стрелка спидометра уходит в диапазон верхних передач литровых спортбайков.

Правда, есть одно ощущение, которое все-таки напрягает и несколько охлаждает пыл. Это крены кузова, могучие и неумолимо присутствующие при активном движении. Будь то разгон, торможение или скоростной поворот — везде есть знакомая из юности спортивности „Кама-ро“ и „Мустангов“ семидесятых. Дурной мотор, невнятные подвески, крены по любому пово-

ду... Только тормоза, слава богу, из XXI века, под стать мощностным характеристикам мотора.

Лишь окончательный, спортивный тест купе на секретном (не таком секретном, как у коллег, но все же) полигоне с идеальным свежим асфальтовым покрытием позволил довести тормозные диски до легкого перегрева, а также понять, что все в этом мире конечно, даже возможности мотора (пятисотсильного).

Все мои старания получать своевременную загрузку передней оси, автомобилем вос-

принимались неохотно, та же картина с производством, порой столь необходимой, на дуге поворота избыточной поворачиваемости, особенно блеклым был успех в не очень быстрых длинных поворотах. Пройти их по оптимальной траектории, по кольцевому, случилось ощути-мо медленно, ведь сколь угодно правильное скольжение нам и вовсе не к лицу.

Опять сгущая краски?! 125 000 евро, господа... И еще где-нибудь 50 000 евро на тюнинг. Так, по-мелочи, блестяшки в салоне в матовый цвет покрасить, подвески поменять...



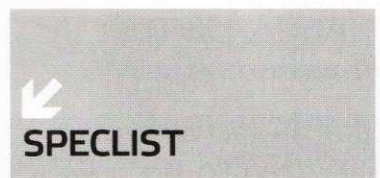
- 1 Видишь значок отключенной системы стабилизации? Не верь глазам своим!
- 2 Сытая, довольная кошка после удачной охоты.
- 3 125 000 евро, господа...
- 4 Где же она, избыточная управляемость?

## СОВЕТ № 2

На работе и дома многим приходится работать за компьютером, а также пить и что-то перекусывать. Британские ученые выяснили, что клавиатуры некоторых офисных компьютеров намного грязнее общественного туалета. Между клавишами и на мышке скапливается грязь, в которой размножаются опаснейшие бактерии. Поэтому обязательно раз в месяц протирайте клавиатуру и мышь, а после работы на компьютере мойте руки с мылом, особенно если вы пользовались чужим компьютером!



3



## JAGUAR XKR

### КУЗОВ

Тип кузова	купе
Количество дверей	2
Количество мест	4
Длина	4794 мм
Ширина	1892 мм
Высота	1322 мм
Колесная база	2752 мм
Объем багажника максимальный	330 л

### ДВИГАТЕЛЬ

Расположение двигателя	спереди, продольно
Объем двигателя	5000 см <sup>3</sup>
Мощность	510 л.с. при 6000 об/мин
Крутящий момент	625/2500 Нм
Система питания	распределенный впрыск
Наличие турбонаддува	механический наддув
Газораспределительный механизм	-
Расположение цилиндров	V-образный
Количество цилиндров	8
Количество клапанов на цилиндр	4
Топливо	АИ-98

### ТРАНСМИССИЯ

Привод	задний
Кол-во передач (автомат коробки)	6

### ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

Передние тормоза	дисковые вентилируемые
Задние тормоза	дисковые
АБС	есть

### РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

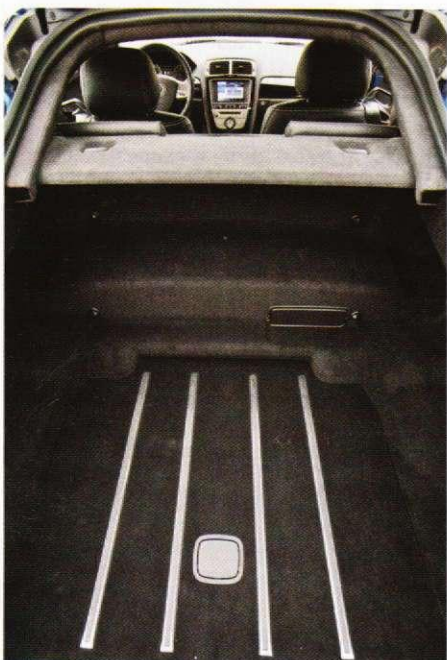
Усилитель руля	+
----------------	---

### ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Максимальная скорость	250 км/ч
Время разгона (0-100 км/ч)	4,8 с
Расход топлива в городе	18,9 л/100 км
Расход топлива на шоссе	8,6 л/100 км
Расход топлива (смешанный цикл)	12,3 л/100 км
Экологический стандарт	EURO IV
Объем топливного бака	71 л
Снаряженная масса автомобиля	1753 кг
Допустимая полная масса	2080 кг
Размер шин	45/40 R19 (спереди), 275/35R19 (сзади)



4



←  
**ОТСЕБЯТИНА**

**РАЗДВОЕНИЕ**

Вопреки традиции в этот раз я бы хотел сказать не о тюнинге, а о букве R в окончании названии этого авто. Произошло это не по тому, что за прошедший месяц мой IQ поднялся до небывалых высот или привалило опыта.

Просто то, что готовых комплектов на эту машину днем с огнем не найти, думается, и так понятно, и если уж и тюнить, то только

эсклюзивно. Поэтому посмотрите, что сделали господа и из „Ягуара“, чтобы красивое, классическое купе стало R. Методы в общем-то стандартные и знакомые всем, кто сталкивался с горячими версиями и тюнингом.

Классический V8 объемом 5.0 литров оснастили чарджером и подняли мощность до 510 л. с. Двигатель сагрегатировали с автоматической КПП Sequential Shift. Как утверждают представители Jaguar, переключения передач происходят на 400 мс быстрее, чем в обычной автоматической трансмиссии, что позволило

сократить время разгона до сотни до 4,8 сек. Кроме того, повышение мощности двигателя потребовало внести изменения в настройку активной подвески CATS (Computer Active Technology Suspension) и системы динамической стабилизации Trac DSC, а также увеличить эффективность тормозной системы. Ну и естественно, базовая комплектация включает 19-дюймовые диски, а интерьер Jaguar XKR отличается алюминиевой отделкой и спортивными креслами с увеличенной боковой поддержкой и выпуском.

Вот он и есть самое главное во всем списке доработок. О, как эта машина звучит! Нажать на холостом на „тапку“, с прострелами, с придыханием...

Это лучше, чем получается у этого автомобиля (конечно, помимо неторопливой езды по городу) и это именно то, что нужно делать, подъезжая к девушке своей мечты, ожидающей принца на белом коне в дождливый день на остановке маршруток.

Остановитесь и плавно откройте стекло. Много говорить не нужно, достаточно одной фразы: „Классная машина! И у меня такой никогда не будет. Ты будешь меня любить?“ Девушке в этот момент лучше всего сказать „Да“, так как, во-первых, в дождь маршрутки ходят не очень (а передумать всегда можно со-славшись на ветреность), а во-вторых... Нетрадиционная (во всех смыслах) харизма этого автомобиля навевает разные ассоциации.

Д. А.

←  
**ТЮНИНГ**

**ТЮНИНГ С ГАРАНТИЕЙ**

В этом разделе у нас есть немного, но есть. За деньги и с гарантией можно порадовать колесами, электроникой и приятными, но милыми сердцу мелочами.



Диски колесные



Аудиосистема



Варианты отделки салона



Навигационная система

**AFTERMARKET АКЦЕССУАРЫ**

Да, это не самый дорабатываемый автомобиль на планете, но варианты есть. Помимо ателье Arden, славящегося своей любовью к машинам этой марки, можно заняться корчеванием, превратив кошку в GTS, или пользоваться эксклюзивными разработками.



Диски колесные



Доработка мотора



Аэрокит



Система выпуска



# 1

Ваш двигатель  
работает как **НОВЫЙ**



Представляем новую линейку синтетических моторных масел Mobil 1 для двигателей автомобилей с любым пробегом.

Вне зависимости от возраста, марки или модели Вашего автомобиля каждый из трех продуктов Mobil 1 способствует обеспечению максимальной производительности и более длительному сроку службы двигателя на всех этапах эксплуатации. Используйте все возможности Вашего автомобиля вместе с Mobil 1.

**Любой возраст. Любой пробег. Максимальная производительность. Mobil 1.**

[www.mobil1.ru](http://www.mobil1.ru)

**Mobil 1**

## MAZDA RX-7 FD3S



**Владелец**  
компания Pan Speed

**Место прописки авто**  
Сайтама, Япония

**Время на постройку**  
1 год

**Род занятий**  
настройка автомобилей  
с роторным двигателем

**Время, потраченное на тюнинг**  
больше года







[ПРОЕКТ]  
COVER STORY

# МАШИНА ВРЕМЕНИ

Без сомнения, Mazda создала шедевр по имени RX-7. Он поистине гениален и относительно прост. В нем есть все, чтобы показать неплохие результаты на треке: легкий, хорошо сбалансированный кузов, отлично настроенный двигатель и классическая заднеприводная компоновка. Все для того, чтобы побеждать время.

ТЕКСТ Дино Далле Карбонаре, Олег Лозовой    ФОТО Дино Далле Карбонаре



„Сердце“ этой машины — невероятно компактный двухсекционный двигатель Ванкеля 13B-REW. Размеры силового агрегата позволяют установить его максимально близко к моторному щиту, что опять-таки положительно сказывается на развесовке машины. С таким нешуточным потенциалом стандартной комплектации автомобиль получил всеобщее признание и популярность в мировой индустрии тюнинга.

Один из самых громких проектов — это чудовищная FD3S в обвесе wide body от японского ателье Pan Speed. Идея постройки такого произведения технического искусства заключалась в том, чтобы вывести первоначальную версию RX-7 на следующий уровень и преодолеть барьер в 55 секунд на гоночном треке Тсукуба (55"603 — время круга этой RX-7 в декабре прошлого года на квалификации Hyper Rev Lap Battle). Даже при старых настройках двигателя автомобиль показал второй результат в общем зачете, находясь на одну секунду позади знаменитого GT-R от M-Speed.

Мы встретились с ними в этом году на треке Тсукуба для первых тестов машины. Заодно напомним цель — стабильное время круга в 54 секунды. Учитывая новые настройки двигателя и подвески, достигнуть этого будет несложно. Но вернемся немного в прошлое и посмотрим, что позволило этой машине стать тем, чем она сейчас является.

#### Подготовка к испытаниям

Этот проект начался с полной разборки автомобиля и, если угодно, его перерождения. Немало времени ушло на точечную сварку, еще больше на доработку и модернизацию некоторых областей кузова с целью повышения его жесткости. Наиболее заметны передние и задние чашки стоек, которые были полностью переделаны с тем, чтобы

позволить мастерам Pan Speed найти оптимальные точки крепления амортизаторов. Огромная работа была проделана по изменению конфигурации центрального туннеля для установки секвентальной КПП Hewland (о ней речь позже). Когда туннель получил примерную форму, его покрыли несколькими слоями углеволокна для придания жесткости этой части кузова. Нечто похожее мы можем наблюдать при сборке автомобилей Nismo Z-tune. Позже пришло время каркаса безопасности, также изготовленного самостоятельно и имеющего несколько точек сварки с кузовом как на гоночных болидах. В действительности различия в подготовке этого автомобиля и болидов JGTC едва уловимы. Когда основная несущая часть кузова была полностью готова, ее покрасили в серебристый металлик для придания более законченного вида. Положение водительского места было немного смещено назад для улучшения развесовки по осям. Аккумуляторная батарея также была перенесена в салон, опять же из соображений балансировки.

Мотор 13B-REW был тщательно подготовлен к предстоящим испытаниям посредством

## ТОЛЬКО ВРЕМЯ ПОКАЖЕТ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ БУДЕТ СТАВИТЬ РЕКОРДЫ, НА ЧТО ТАК НАДЕЮТСЯ РЕБЯТА ИЗ PAN SPEED



1

1 Карбоновое антикрыло носит исключительно функциональное назначение.

2 Дизайн обвеса навеян гоночной серией JGTC.

3 Выглядит круто! Работает еще лучше!

4 Оставшиеся стандартными элементы кузова FD3S можно пересчитать по пальцам одной руки.



2



3





[СТОИМОСТЬ ДОРАБОТОК]

**\$95 730**

портинга. При постройке роторного двигателя это эквивалентно установке гоночных распределительных валов на обычный поршневой двигатель. Его, кстати, можно обнаружить по звуку двигателя на холостых оборотах: создается впечатление нестабильной работы мотора, пока автомобиль простаивает в боксах. Закончив работы со статорами, на роторы установили усиленные апексы, и теперь пришло время работ с впускном и выпускном.

Для установки турбины HKS T04Z в Pan Speed изготовили кастом коллектор для подвода выхлопных газов к горячей части улитки. Далее они попадают в титановую выпускную систему диаметром 90 мм. Избыточное давле-

ние в системе сбрасывается через внешний вестгейт Blitz RC, который срабатывает от двух соленоидов бустконтроллера той же конторы. Фактический контроль над всем этим богатством осуществляется при помощи нового блока управления Motec M800, который ограничивает давление наддува на отметке 1,2 бара. Это позволяет двигателю моментально реагировать на нажатие педали акселератора, не достигая заоблачных мощностей, которые совсем не актуальны для гоночного трека.

Таким образом, на этих настройках двигатель развивает 510 л. с., что при весе автомобиля в 1090 кг, дает очень неплохое отношение мощности к весу. Как вы заметили, для улитки

**SPECLIST****MAZDA RX-7 FD3S, 2000 г. в.**

Мощность	510 л. с. при 7535 об/мин
Крутящий момент	54,3 кг/м при 6543 об/мин
Снаряженная масса	1090 кг

**Доработки** **Стоимость****ДВИГАТЕЛЬ**

(стандарт: объем — 1,3 л; индекс мотора — 13B-REW; мощность 280 л. с.)	
Доработанный и усиленный двигатель	\$6700
13B-REW (654 см <sup>3</sup> ×2)	
Кастом выпускной коллектор Pan Speed, диаметром 50 мм	\$850
Турбина HKS T04Z	\$3180
Внешний вестгейт Blitz RC	\$640
Гоночная выпускная система Pan Speed, диаметром 90 мм	\$1250
Интеркулер Blitz	\$790
Кастом пайпинг и воздуховод для турбины Pan Speed	\$460
Впускной U-образный ресивер Pan Speed с двойными рециркуляторами для регулирования давления наддува	\$380
Двойные соленоиды Blitz для ограничения давления наддува (контролируются блоком Motec)	\$240
Трехслойный радиатор Pan Speed	\$520
Масляный кулер Pan Speed	\$430
Кастом маслоуловитель Pan Speed	\$350
Облегченные шкивы генератора и водяной помпы	\$270
Гоночный топливный бак ATL	\$630
Армированные топливные магистрали	\$250
4 форсунки 1000 см <sup>3</sup> /мин	\$420
2 топливных насоса Bosch	\$740
ЭБУ Motec M800 (кастом настройка Pan Speed)	\$3250

**ТРАНСМИССИЯ**

(стандарт: привод — задний; КПП — механическая, 5-ступенчатая)	
Двухдисковое керамическое сцепление OS Giken	\$1850
6-ступенчатая секвентальная КПП Hewland	\$17200
LSD 2-way OS Giken	\$950

**ПОДВЕСКА**

(стандарт: спереди/сзади — двойной поперечный рычаг)	
Регулируемые стойки Ohlins с индивидуальными настройками	\$11500
Гоночные пружины Hureco	\$470
Перенесены верхние опоры передних стоек Pan Speed	\$680
Усиленные втулки Pan Speed	\$540
Верхние распорки Cusco	\$730

**ТОРМОЗА**

(стандарт: спереди/сзади — дисковые, вентилируемые)	
Главный тормозной цилиндр AP Racing	\$320
6-поршневые гоночные суппорты Brembo спереди	\$1450
4-поршневые гоночные суппорты Brembo сзади	\$1240
Тормозные диски с насечками и плавающей ступицей Performance Friction (спереди и сзади)	\$2900
Высокотемпературные тормозные колодки Performance Friction	\$850
Армированные тормозные шланги	\$370

**КУЗОВ**

(стандарт: 2-дверное купе)	
Полностью проваренный и усиленный кузов Pan Speed	\$3540
Многоочечный каркас безопасности Pan Speed	\$1920
Изменение геометрии передних и задних чашек стоек Pan Speed	\$1350
Кастом центральный туннель КПП усиленный карбоном Pan Speed	\$870
Кастом гоночный обвес Pan Speed/DMAC International	\$4700
Фронтальная альтернативная оптика	\$340
Карбоновые капот и двери Pan Speed	\$2380
Стеклопластиковая крышка багажника с поликарбонатным окном Pan Speed	\$650
Карбоновые зеркала и антикрыло	\$1240
Кастом покраска Pan Speed	\$2150

**ДИСКИ И ШИНЫ**

(стандарт: спереди — 17x8 дюймов; сзади — 17x8,5 дюймов)	
Кованые диски Volk Racing CE28N 18x10,5 дюймов	\$3280
Полуслики Dunlop Direzza 03G 265/40 R18	\$3950

**ИНТЕРЬЕР**

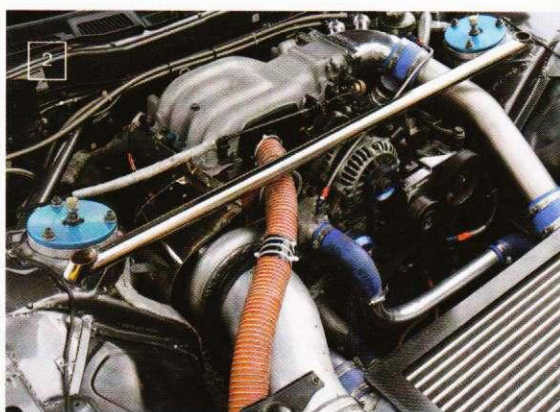
Карбоновая накладная на панели приборов Pan Speed	\$260
Карбоновая центральная консоль с тумблерами Pan Speed	\$470
Кастом шифтер КПП и механизм переключения Pan Speed	\$1240
Регулируемый педальный узел	\$1320
АКБ перемещена в салон Pan Speed	\$180
Ковшеобразное гоночное сиденье Tanida	\$750
4 точечные ремни безопасности Schroth	\$430
Гоночный руль Tanida с механизмом снятия руля Pan Speed	\$540
Карбоновая пластина для приборов в центре руля Pan Speed	\$190
LCD-дисплей Motec	\$1580

T04Z не используется какие-либо фильтрующие элементы: холодный воздух к впускной части турбины подводится при помощи большого воздуховода прямо из отверстия в переднем бампере. Затем сжатый воздух поступает в горизонтально расположенный интеркулер Blitz, который был установлен V-образно с радиатором для оптимального охлаждения. Для создания более или менее герметичного уплотнителя между интеркулером и карбоновым капотом, тюнеры изготовили своего рода проставочную рамку, выполненную также из карбона. Это позволяет воздушным потокам, прошедшим через радиатор и интеркулер, моментально выходить через воздухоотвод в капоте, что помогает поддерживать температуру подкапотного пространства на минимальном уровне. Также кастом пайпинг соединяет интеркулер с впускным U-образным ресивером Pan Speed, в котором установлены два небольших клапана для регулировки давления наддува. Далее — стандартный впускной коллектор.

Подача топлива осуществляется с помощью четырех форсунок, производительностью 1000 см<sup>3</sup>/мин, и топливных насосов Bosch, которые без проблем могут опустошить маленький гоночный бак за 5 кругов на Тсукубе.

Перед радиатором Pan Speed в левой части переднего бампера тюнеры установили масляный кулер Pan Speed, для еще более эффективного охлаждения двигателя.

Двухдисковое сцепление OS Giken призвано обрабатывать мощность и крутящий момент форсированного 13B-REW, однако его использование несколько ограничено, так как силовые переключения передач вверх осуществляются без выжима левой педали. Инженеры, кстати, решили играть по-крупному и установили на RX-7 6-ступенчатую



**1** Стандартный pedalный узел уступил место гоночному варианту с регулировкой.

**2** Внутри, как и снаружи, ничего лишнего. Исключительная функциональность во всем.



**ПОД КАПОТОМ**

**1** Турбина HKS T04Z — один из наиболее удачных вариантов для кольцевой трассы.

**2** Впускной U-образный ресивер Pan Speed — настоящий шедевр инженерной мысли.

**3** Та самая карбоновая рамка, призванная изолировать моторный отсек от горячего воздуха.

**PAN SPEED**  
High Performance Technology

KENT

# SURROUND

## ПРИНЦИПИАЛЬНО ДРУГОЙ

ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ОБЪЕМ ВКУСА



РЕКЛАМА

Сигареты сертифицированы  
Содержание в дыме сигареты: 7/0,7; 4/0,4 мг смолы/никотина  
Телефон горячей линии: 8-800-200-KENT [www.teknovate.ru](http://www.teknovate.ru)

**INVENTING**  
Taste  
Transmission  
Technologies™



# МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ



секвентальную КПП Hewland (точно такая же стоит на болидах Super GT). Эта непростая операция потребовала серьезных доработок кузова FD3S, но к этому мы еще вернемся. Затем с помощью дифференциала повышенного трения OS Giken со степенью блокировки 2-way момент распределяется на две полуоси.

### Параллели с автоспортом

В салоне по-спортивному просто: помимо кошеобразного сиденья Tanida тут можно найти гоночный руль, установленный на оригинальной рулевой стойке со съемным механизмом. В центре рулевого колеса мастера установили небольшой LCD-дисплей Motec на карбоновой пластине (выглядит как на гоночном автомобиле). Стандартные педали выбросили и заменили настраиваемым педальным узлом, который может быть адаптирован исходя из предпочтений пилота. Приборную панель закрыли карбоном, а центральная консоль подверглась полной модернизации (опять же из углеволокна) со всеми необходимыми тумблерами. Полностью карбоновый центральный туннель был также завершен. Он придает интерьеру автомобиля настоящую атмосферу болида JGTC. Шифтер КПП был установлен и подключен, так же как и меньший рычаг для включения заднего хода. Гоночный топливный бак установили в багажнике для наилучшего значения развесовки по осям. Параллели с автоспортом продолжают и при разговоре об экстерьере. Ханаока-сан из DMAC International — человек, который создал дизайн многих болидов Super GT, был специально приглашен для разработки обвеса wide body. Главным преимуществом является возможность существенно увеличить колею спереди и сзади, что непременно скажется на управляемости автомобиля в лучшую сторону.

Это позволило изготовить очень агрессивные крылья: с жабрами в верхней части спереди и немного угловатые задние накладки. Передний бампер также дополнили фронтальным спойлером и боковыми элеронами, что поможет увеличить прижимную силу на высоких скоростях, в то время как воздушные потоки совершенно четко распределены между V-образно установленными радиатором и интеркулером, большим воздухопроводом для турбины, двумя воздухозаборниками для охлаждения тормозов и масляным кулером. Широкие боковые пороги, объединенные с задними накладками на крылья, создают очень агрессивный профиль. Задняя часть автомобиля напоминает гоночные болиды серии Gran Turismo: инженеры сделали несколько воздухоотводов в задней части крыльев и в бампере. Все эти усилия были направлены для достижения максимальной прижимной силы на задней оси и нейтрализации турбулентных потоков воздуха под днищем автомобиля. Задний диффузор из углеволокна также помогает стабилизировать заднюю часть автомобиля, а с помощью различных настроек карбонового антикрыла

можно регулировать значение прижимной силы. Для максимально возможного снижения веса автомобиля, капот и двери выполнены из углеволокна, в то время как крышка багажника представляет собой стеклопластиковую деталь с поликарбонатным окном. Дополняют экстерьер кованые диски Volk Racing CE28N диаметром 18 дюймов, обутое в полуслики Dunlop 03G. Амортизаторы Ohlins, доработанные и запрошенные на заказ, обеспечивают максимально низкий клиренс и идеальную управляемость. В паре с ними работают жесткие пружины Hurego и некоторые другие элементы подвески, которые держатся в секрете. За адекватное торможение на высоких скоростях отвечают гоночные суппорты Brembo: 6-поршневые спереди и 4-поршневые сзади. Не обошлось и без тормозных дисков Performance Friction с плавающей ступицей вкупе с высокотемпературными колодками той же фирмы. Главный тормозной цилиндр также заменили дейвисом от AP Racing, который обеспечивает лучшую производительность и настройку тормозной системы.

### Будущие рекорды

Только время покажет, действительно ли этот автомобиль будет ставить рекорды, на что так надеются ребята из Pan Speed. Без сомнения, мы верим в то, что эта машина станет одной из самых быстрых в Японии. Во время первых тестов на треке Тсукуба FD3S показала 57 секунд и пилот, который впервые сел за руль этого автомобиля, отметил его огромный потенциал. Так это или нет, мы сможем узнать только в декабре, когда все тюнеры Японии собираются на Тсукубе в рамках Super Lap Battle. Это еще одно событие, которое мы постараемся не пропустить.

## ДВИГАТЕЛЬ РАЗВИВАЕТ 510 Л. С., ЧТО ПРИ ВЕСЕ АВТОМОБИЛЯ В 1090 КГ ДАЕТ ОЧЕНЬ НЕПЛОХОЕ ОТНОШЕНИЕ МОЩНОСТИ К ВЕСУ



### СОВЕТОЛОГИЯ



**PAN SPEED**  
[АВТОР ПРОЕКТА]

#### КАК ПОСТРОИТЬ БЫСТРЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ КОЛЬЦА?

- [1]** Главное — выбрать подходящий автомобиль. Спортивное купе с классической компоновкой — один из наиболее удачных вариантов.
- [2]** Уделите особое внимание управляемости и снижению веса автомобиля. Эти два параметра являются определяющими на гоночном треке.
- [3]** Не стремитесь снять максимум мощности с двигателя. Гораздо важнее его грамотная настройка и реализация потенциала посредством трансмиссии.

KENT

## ПРИНЦИПИАЛЬНО ДРУГОЙ

ПРИНЦИПИАЛЬНО ДРУГОЙ ВКУС **KENT SURROUND** СОЗДАЮТ УНИКАЛЬНЫЕ СОРТА ТАБАКА И ОСОБАЯ СИСТЕМА ФИЛЬТРАЦИИ.

ИЗМЕНЯЮЩИЕСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СИЛЫ ВОЗДУШНОГО ПОТОКА, ЧЕТЫРЕ КАНАЛА, ВСТРОЕННЫЕ В ФИЛЬТР, АКТИВИЗИРУЮТ ИНТЕНСИВНОЕ ДВИЖЕНИЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВКУСА.

ВСЕ ЭТО ПРИДАЕТ **KENT SURROUND** ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ОБЪЕМ ВКУСОВЫХ ОЩУЩЕНИЙ.

РЕКЛАМА



INVENTING  
Taste  
Transmission  
Technologies™

Сигареты сертифицированы  
Телефон горячей линии: 8-800-200-KENT

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



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:  
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ

## TOYOTA ALTEZZA

**Владелец**  
Гарик Хачатрян

**Место прописки авто**  
Москва

**Род занятий**  
предприниматель

**Время, потраченное  
на тюнинг**  
время не важно,  
важен результат





# КУЛАК ДРУЖБЫ

„Залезай! — командовал Гарик, уверенным движением открывая дверь своей Toyota Altezza, — поедем на сегодняшний у Жени из ToySport были явно другие планы на сегодняшний день: „Где?“ „На трассе, — невозмутимо ответил пилот, — я буду квалифицироваться, а ты пока настроишься“. Так начался очередной этап чемпионата „Формулы Дрифт“ для членов команды 2nrWorks.

**ТЕКСТ** Геннадий Бобров **ФОТО** Олег Лозовой



## СОВЕТОЛОГИЯ



**ГАРИК ХАЧАТРЯН**  
[ВЛАДЕЛЕЦ]

### КАК ПОДГОТОВИТЬ МАШИНУ К СОРЕВНОВАНИЯМ?

- [1] **Главное** — правильно распределить время и финансовые возможности, заранее расставив приоритеты.
- [2] **В одиночку** выступать практически невозможно. Вам обязательно нужна команда, которая всегда будет с вами, поддержит не только словом, но и делом.
- [3] **Ну и последнее** — нет нерешаемых проблем.

К слову, этот этап оказался богат на события. Гарик успел машину приложить, восстановить и с успехом откатал этап, на котором занял второе место. Но началась история гораздо раньше.

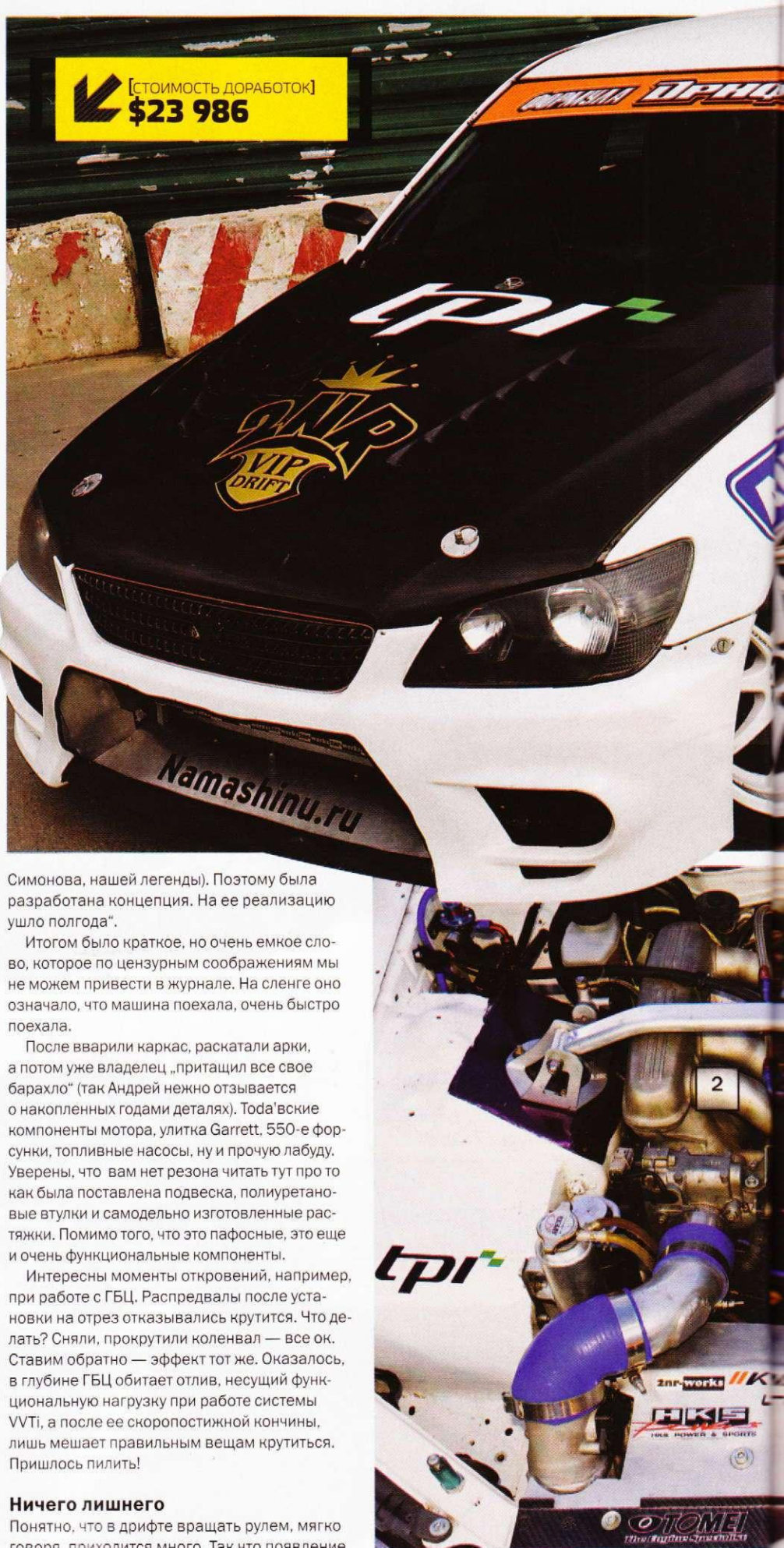
### Задавая режимы

Традиционно для всех алтеззаводов первые шаги в дрифте делались на стоковом атмосферном моторе, но как это часто бывает, желание „валить“ превзошло все остальные. Поэтому на автомобиль был водружен турбокомит, а далее — все в соответствии с терминологией одного весьма популярного форума: „С помощью буста ты можешь задать режимы: тошнилово — быстрое тошнилово — переборка — дорогая переборка“.

Менеджмент команды характеризует этот этап буквально так: „Он вдул, забеднился и спалил мотор“. После этого пришло решение — самостоятельно перебрать его. На удивление, это получилось. Единственная ошибка — при сборке MAF (датчик массового расхода воздуха) поставили другой стороной („Чтобы надпись GReddy была видна“). Интересное, с эстетической точки зрения, решение привело к тому, что прибор считывал показания до 3000 оборотов, а после замолкал. Результатом стали порванный шатун и дырка в блоке, именуемая в народе „кулак дружбы“.

### Тюнеры спешат на помощь

Казалось, все кончилось. Но тут, как известные мультяшные герои, на помощь поспешили тюнеры (2nr). „Можно смело сказать, что это был звездный час машины“, — вспоминает это время менеджер команды Андрей Борматенко. „Гарик хотел валить! Он устал от судейства (в „Формуле Дрифт“) и понял, что ему хочется самому что-то делать, тем более что он был одним из первых, кто начал двигать дрифт в России (конечно, после Якова



Симонова, нашей легенды). Поэтому была разработана концепция. На ее реализацию ушло полгода“.

Итогом было краткое, но очень емкое слово, которое по цензурным соображениям мы не можем привести в журнале. На сленге оно означало, что машина поехала, очень быстро поехала.

После вварили каркас, раскатали арки, а потом уже владелец „притащил все свое барахло“ (так Андрей нежно отзывается о накопленных годами деталях). Toda'вские компоненты мотора, улитка Garrett, 550-е форсунки, топливные насосы, ну и прочую лабуду. Уверены, что вам нет резона читать тут про то как была поставлена подвеска, полиуретановые втулки и самодельно изготовленные растяжки. Помимо того, что это пафосные, это еще и очень функциональные компоненты.

Интересны моменты откровений, например, при работе с ГБЦ. Распредвалы после установки на отрез отказывались крутиться. Что делать? Сняли, прокрутили коленвал — все ок. Ставим обратно — эффект тот же. Оказалось, в глубине ГБЦ обитает отлив, несущий функциональную нагрузку при работе системы VVTi, а после ее скоростистой кончины, лишь мешает правильным вещам крутиться. Пришлось пилить!

### Ничего лишнего

Понятно, что в дрифте вращать рулем, мягко говоря, приходится много. Так что появление



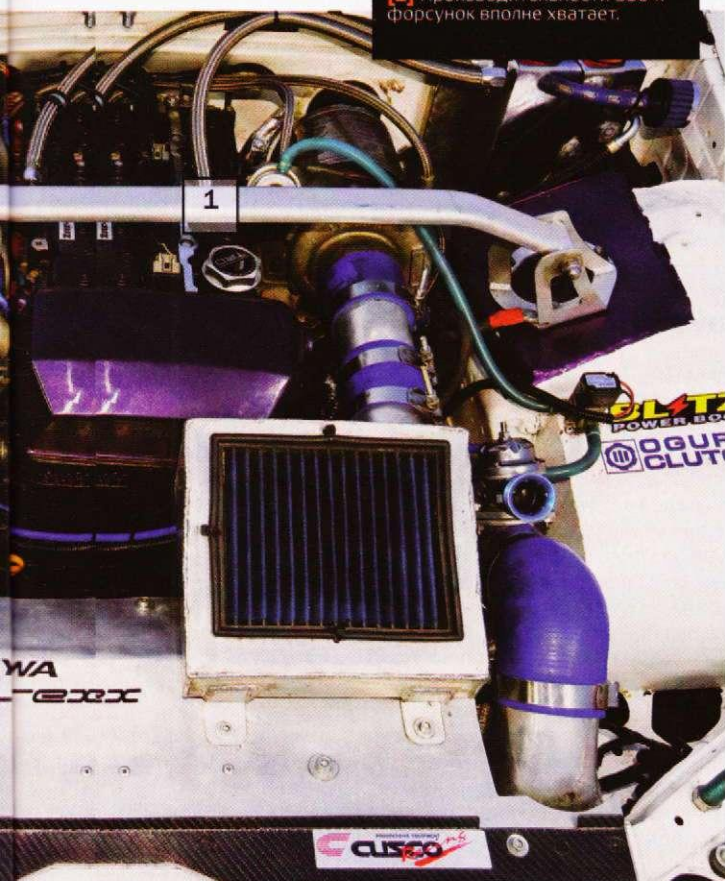
**МАШИНА  
ПОЕХАЛА,  
ОЧЕНЬ БЫСТРО  
ПОЕХАЛА!**



**ПОД КАПОТОМ**

[1] Внутри этого мотора распредвалы Toda (подъем клапана — 13 мм), вставшие туда не без мучений.

[2] Производительности 550-х форсунок вполне хватает.



# SHERIFF™

ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ



## CFM II

## НОВАЯ СИСТЕМА КОДИРОВАНИЯ

Важнейшим элементом охранных систем, отвечающих за безопасность автомобиля, является алгоритм кодирования сигнала. Последние годы получили распространение динамические коды от компании Microchip — KeeLoq и KeeLoq+, но они перестали удовлетворять возросшим требованиям компании PIT к безопасности кодирования сигнала. В связи с этим компанией PIT было принято решение о разработке совместно с одной из ведущих компаний в области электронной криптографии уникальной, абсолютно надежной, полностью исключающей возможность электронного взлома системы кодирования. Результатом этого сотрудничества стали системы динамического кодирования нового поколения CFM и CFM II, алгоритм изменения кодов в которых держится в секрете. Сущность кода CFM заключается в том, что каждому брелку помимо разрядного номера присвоен еще и свой индивидуальный закон изменения кода. Это индивидуальное правило записывается в память сигнализации один раз при программировании брелока, в эфире больше не появляется и перехвату не доступно. Таким образом, даже разработчик системы, обладая всей необходимой информацией о способах кодирования и соответствующей аппаратурой, не сможет расшифровать этот код. При этом в коде CFM усложнены и нестандартно используются и динамическая, и статическая части кода. Мануфактурный код (эта святая святых кодирования), во-первых, держится в строжайшей тайне (он известен всего ОДНОМУ человеку, поэтому утечки информации не может быть как таковой), а во-вторых, меняется в каждой партии сигнализаций, еще более усложняя жизнь потенциальным угонщикам. Все это направлено на повышение степени секретности кодовой посылки и исключение возможности взлома. На практике проверено — грабберы его не берут.

## ТОЛЬКО ТВОЯ МАШИНА

ZX-940



ZX-750



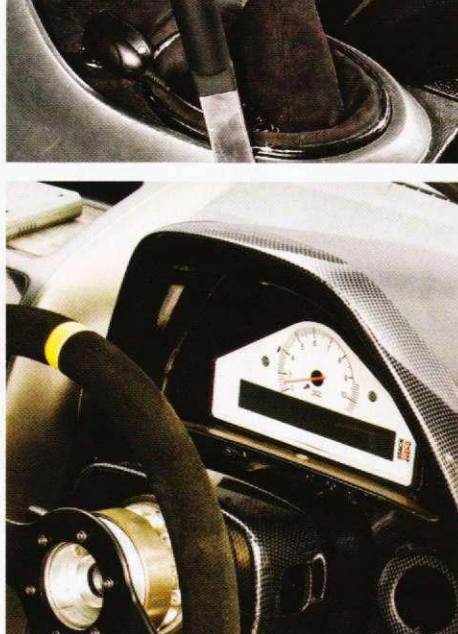
ZX-930



За информацией о ближайшем дилере продукции SHERIFF в России обращайтесь в компанию Progressive Innovative Technology, Inc.

Тел.: +7(495) 967-33-23 /24; www.piti.ru





дополнительного радиатора охлаждения ГУРа вроде как вполне себе естественно. Но на этой Altezza еще и установлен аналогичный девайс на топливо. „Зачем?“ — спросит читатель с пытливым умом? У тюнеров ответ наготове: „Когда бензин греется (а это бывает не только в гонке, но и при сильных плюсовых температурах), его плотность меняется (физику вспомните), в итоге давление может просаживаться на 1 кг, а это сильно сказывается на динамике машины, как ты догадываешься. Поэтому топливо, как и воздух, желательно держать в холоде“.

Кстати о холоде. Охлаждению в дрифте необходимо уделить повышенное внимание, т. к. аэродинамика при боковых скольжениях немного другая, и это сильно сказывается на тепловом режиме. Здесь убрано все лишнее, остался только радиатор, который стоит под другим углом наклона нежели штатный. Вся проводка была изготовлена с нуля, так проще, и нет ничего лишнего.

В экстерьере можно наблюдать аэрокит RC, стекла из поликарбоната (все, кроме передних и лобового) и пластиковые задние двери. Что происходит внутри, думаем, и так видно. Однако историю эту хотелось бы закончить на воодушевляющей ноте, которая, безусловно, должна родиться в результате прочтения зарисовки с финала „Формулы Дрифт-2009“.

Рейтинг ТА

Степень вмешательства ★★★★★  
Эффективность доработок ★★★★★

SPECLIST

TOYOTA ALTEZZA

Мощность 403 л.с. при 8500 об/мин  
Крутящий момент 480 Нм при 4600 об/мин

Доработки	Стоимость
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	
<b>(стандарт: объем — 2 л, индекс мотора — 3S-GE)</b>	
Турбокомпрессор Garrett 2860	\$2800
Распределители Toda (подъем клапана — 13 мм)	\$800
Усиленные пружины и толкатели клапанов Toda	\$350
Выпускной коллектор GReddy	\$700
Настроенная выпускная система A'PEXi N1	\$1600
Фильтр пониженного сопротивления (custom)	\$140
Впускной пайпинг (custom)	\$890
Радиатор Kooyo	\$600
Форсунки 550 см <sup>3</sup>	\$230
Насосы Bosch 44 и Walbro	\$750
Интеркулер (custom)	\$400
Масляный кулер GReddy	\$340
Радиаторы охлаждения ГУРа и топлива	\$333
Блоу-офф GReddy	\$170
Топливный бак RCi	\$250
Разрезные шестерни Toda	\$230
Компьютер A'PEXi Power FC	\$500
Бустконтроллер A'PEXi EVC	\$450

ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление Egedy (металлокерамика) 2-дисковое	\$250
Дифференциал Kazz	\$800

ПОВЕСКА	
Верхние передние рычаги Cusco	\$1300
Верхние распорки стоек	\$450
Полууретановые сайленблочки	\$280
Стабилизаторы поперечной устойчивости Cusco	\$140

ТОРМОЗА	
<b>(стандарт: дисковые, вентилируемые механизмы — спереди, дисковые — сзади)</b>	
Toyota Supra (спереди)	\$400
Тормозные диски DBA (спереди и сзади)	\$340
Высокотемпературные тормозные колодки Project M	\$150

КУЗОВ	
<b>(стандарт: 4-дверный седан)</b>	
Полностью проваренный и усиленный кузов	
Многоточечный каркас	\$800
Доработка колесных арок	\$300
Облегчение кузова	\$100
Растяжка Cusco (спереди), Custom (сзади)	\$220
Обвес RS	\$2300

ДИСКИ И ШИНЫ	
<b>(стандарт: 15x6,5)</b>	
Диски Work XD9	\$1800
Шины Michelin Pilot Sport 225/40R17	\$1800

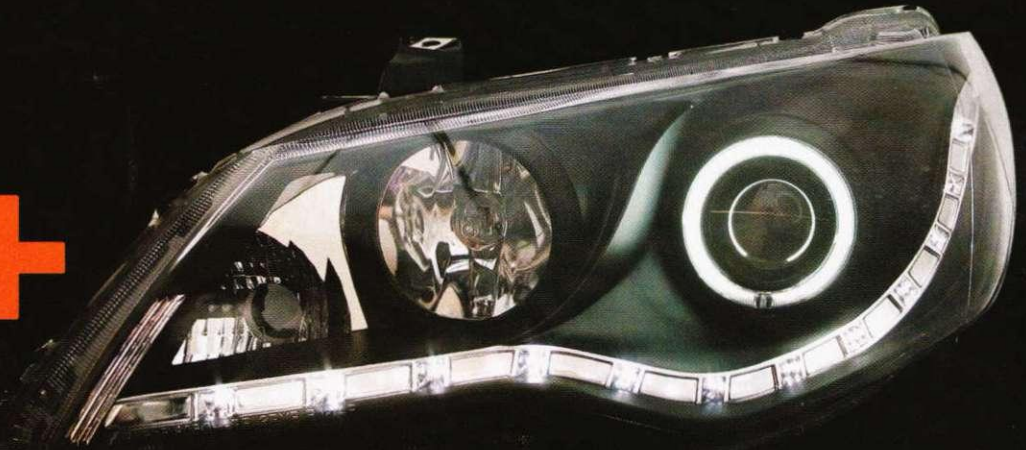
ИНТЕРЬЕР	
<b>(стандарт)</b>	
Пуль Sparco	\$250
Ковшеобразные сиденья Bride	\$450
5-точечные ремни безопасности Takata	\$400
Гидравлический ручник Willowood	\$123

НАУКА ДЛЯ АБОРИГЕНОВ С БУСАМИ

Итак, последний этап посетил наше все — Крис Милано (правда, после этого его стали любя величать Крысом). Дрифтер со стажем, решивший научить нас, аборигенов с бусами, правильно эти самые бусы заносить в японские машины, чтобы те ехали боком и никак не иначе. Начать наш импортный гость решил с трассы. Пришел утром, на нее болезную глянул, вспомнил всех своих высококультурных богов и сказал организаторам что-то вроде того, что, мол, как вы тут ездите, ведь так и убится можно. Взял покрышки, покидал их в произвольном порядке на трассу с целью изменения ее конфигурации на более безопасную и отошел в сторонку. Наблюдая за своим детищем, которым он в своей американской душе очень гордился. Но вот не задача, то ли организаторы забыли сообщить, то ли Гарик чего не услышал, теперь уже не разберешь. Но когда Гарик уверенным движением вывел машину на уже вроде бы знакомую трассу, его там ждал сюрприз. Когда он заметил покрышки, передний бампер уже трещал, машину развернуло прямо на перебежавший дорогу отбойник. Минус лонжерон, бампер, радиатор, топливный фильтр и испуг. Вы решили, на этом все? Нет, наш человек может при помощи подручных устройств и такой-то матери за два часа исправить все что угодно, хоть адронный коллайдер (нас туда просто не зовут), а уже не то что геометрию какой-то японской машины. Между прочим дифференциал поменяли и заварили за каких-то 30 минут. А вы говорите, богатыри не те... Еще как те!

**PROSPORT**  
КСЕНОНОВЫЙ СВЕТ

**Ксенон**  
**за ПОНЦЕННЫ!**\*



**50% скидка**  
на комплект ксенонового оборудования  
при условии покупки вместе  
с любой головной оптикой

\*Предложение действительно только в фирменных магазинах PROSPORT г. Москвы

Служба телефон:

**(495) 734-99-76**

**www.prosport.ru**

Фирменные магазины:

Москва • Авторынок "Кунцево", тел: (495) 517-09-41 • Москва • 91 км МКАД, Мытищинская ярмарка, тел: (495) 231-38-05 • Москва • Авторынок "Автогарант" Новорязанское ш. д.6 тел: (495) 503-64-02 • Москва • Автоцентр "Автосэй" 71км МКАД, внешняя сторона. тел: (495)646-28-43

Дилеры:

Москва • ул. Южнопортовая, дом 22, стр 1, ТД "Автомобили", павильон №104 и №148, тел: (495) 958-95-66, (495) 710-26-56 • Москва • ""Элекс-Полус Центр" ул. Ермакова роща, д.7а, тел: (495)232-90-09 • Москва • "Гермес Лада" ул. Сормовская, д. 21а, тел: (495) 737-72-72 • Астрахань • пр. Воробьева, д. 12, тел: (8512) 50-21-59 • Королев • ул. Северная д.3 "PSG-Tuning", тел: (495) 789-28-02 • Ростов • Авторынок "Фортуна", пав. №24, тел: (8632) 66-17-46

• Старый Оскол • "Авто-Стиль" тел: (4725) 44-87-07

• Столовый отдел: Москва, ул. Сергея Макеева, д. 8а, тел: (495) 253-94-74, факс: (499) 244-09-78, e-mail: tuning@pro-sport.ru

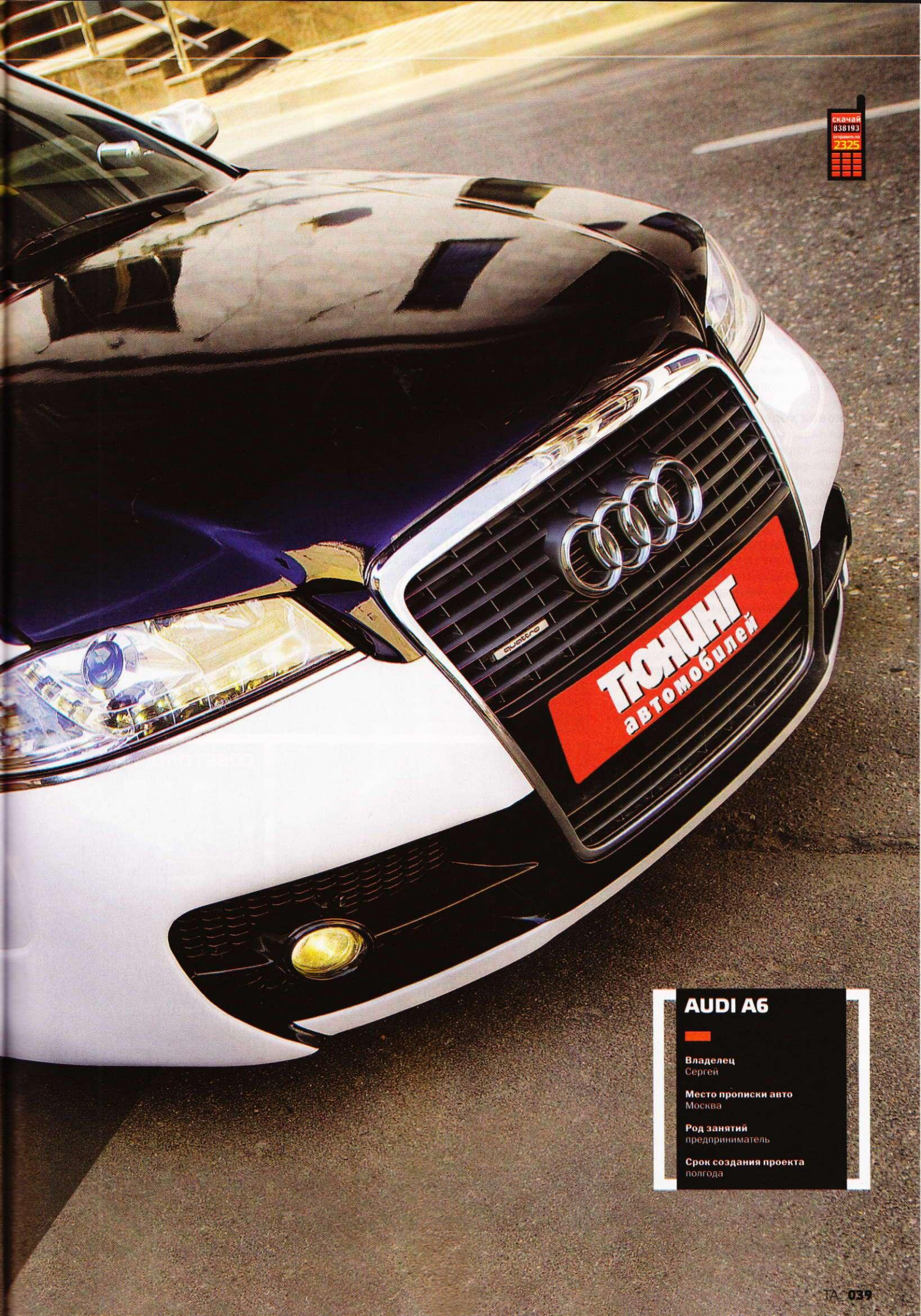
• Интернет-магазин: www.prosportshop.ru



# В ПИКУ ШИРПОТРЕБУ

Audi A6 я выбрал из-за трех ее достоинств: внешнему виду седана бизнес-класса, полному приводу и надежному кузову. Покатавшись какое-то время, я понял, что мой автомобиль совсем не мой, потому что он как у всех. А я не люблю ширпотреб.

**ТЕКСТ** Павел Блюденев **ФОТО** Павел Блюденев



**ТЮНИНГ**  
Автомобилей

## AUDI A6

**Владелец**  
Сергей

**Место прописки авто**  
Москва

**Род занятий**  
предприниматель

**Срок создания проекта**  
полгода

### Странное слово „карпьютер“

Началось все с небольших штрихов в интерьере и экстерьере. Установки комплектующих Isotta в салон, накладок на зеркала Kamei снаружи, светодиодных задних фонарей. Серьезные доработки были вызваны моим увлечением CarPC — автомобильными персональными компьютерами.

В первом варианте CarPC я устанавливал 10" матрицу в корпусе, обтянутом кожей, поверх торпеды, причем изготовил для нее сервопривод, который выезжал при включении зажигания и складывался при его выключении. Это была грандиозная разработка, где сервопривод и его контроллер был собран из подручных материалов. Но через некоторое время, как это обычно бывает, решено было исправить неизбежные недостатки и огрехи разработки первой версии.

### Шоковая хирургия

Вторая инсталляция, которая и живет сейчас в машине, потребовала решительных действий. Я взял и вырезал в торпедке Audi A6 большую дыру. Для многих сам факт распилики торпеды автомобиля бизнес-класса уже кощунство. А уж дыра повергла наблюдателей в настоящий шок.

Установив 10" монитор с сенсорным экраном, я лишился центральных воздуховодов, которые сейчас дуют в торец сборки „матрица-контроллер“, охлаждая или подогревая их. Очень жалею, что пришлось расстаться с передним выдвижным подстаканником — удобная вещь, но подстаканники есть еще сзади, при желании можно дотянуться. Кнопку аварийки перенес под руль, а кнопки под монитором сделал из нижней части передней панели штатной неработающей магнитолы, чтобы не нарушать общую стилистику центральной консоли. Правда, пришлось разрезать

печатную плату, а потом восстанавливать проводники, подсветку и заводить на эти кнопки управление монитором.

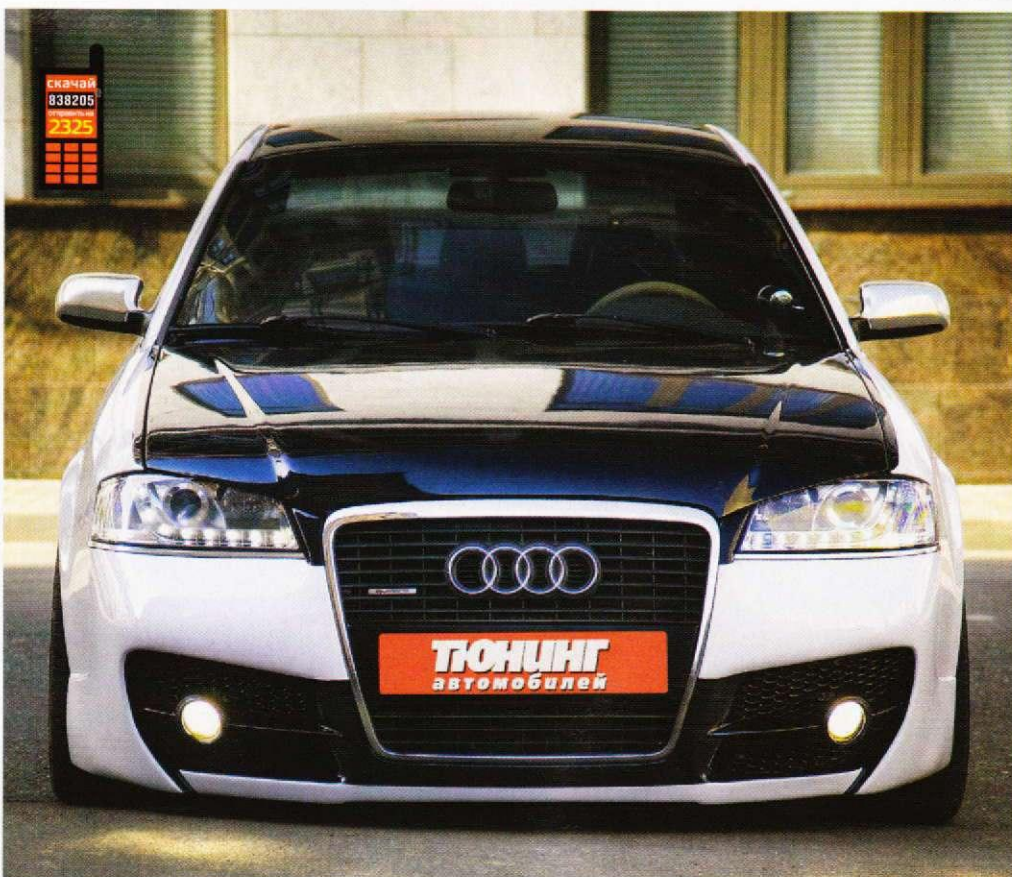
Зато теперь весь функционал мощного домашнего компьютера доступен в машине! Одновременно с установкой CarPC я разобрал щиток приборов и заменил подсветку шкал с красной на белую — так более читабельно. А для пушей красоты вставил хромированные кольца вокруг приборов.

### Не забыли и про железо

Далее была покупка колес с редкими итальянскими дисками Technomagnesio и резиной под заказ из Японии Sumitomo. Штатные тормоза перестали устраивать, перегревались буквально от пары резких торможений. Хотелось бы посмотреть в глаза тому немцу, который додумался поставить на A6 весом под 2 тонны и мотором в 200 л. с. тормозные диски диаметром всего 288 мм!

В итоге я купил передние 4-поршневые тормоза Brembo от Audi S8, где тормозной диск ставится размерностью 345x30 мм. Естественно, просто так на поворотный кулак моей A6 эти тормоза не встали. Пришлось доработать корпус ступицы, чтобы смог сесть новый более глубокий тормозной диск.

Далее сделал расчеты проставок под суппорты и изготовил их трехмерный чертеж в AutoCad, после чего изготовил проставки из 12 мм стального уголка. Отдал чертежи на оборонное предприятие, где мне сделали еще пару комплектов проставок из стали с гальванической антикоррозионной цинковой обработкой. Установлено все на удлиненных тормозных шлангах 360 мм от Audi A8. Тормоза стали гораздо эффективнее, перестали перегреваться и „плыть“. Мотор перебрал с заменой всего подряд на новое. Распределвалы RS4, гидро-



### СОВЕТОЛОГИЯ



**СЕРГЕЙ**  
[ВЛАДЕЛЕЦ МАШИНЫ]

#### КАК ДОРАБОТАТЬ НЕМЕЦКИЙ АВТОМОБИЛЬ?

- [1] Не надейтесь на большое разнообразие дешевых модифицированных запасных частей. Их просто нет. Все необходимое придется собирать по крупицам, преимущественно на зарубежных аукционах.
- [2] Помните о классе машины: лучше меньше, да лучше.
- [3] Поищите запасные части от машин того же производителя, только более мощных. Иногда этот способ срабатывает.





1 Агрессивный задний бампер и черная крышка багажника вместе с тонированными фонарями придают задней части законченный вид.

2 В таком ракурсе угадать истинный возраст Audi почти невозможно.

3 После установки компьютерной аудиосистемы и перетяжки кожей салона интерьер заметно освежился.

и противотуманные фары от новой Audi A4, в которые позже установил ксенон. Но форма заднего бампера явно просила солидных оконечников выхлопных труб. В итоге от каждой ГБЦ идет отдельная магистраль и соответственно два глушителя, два резонатора и два пламегасителя.

Установка бампера и обвес достаточно просто — немцы изготовили все очень тщательно и подгонка практически не потребовалась.

После покраски и установки машина преобразилась, на улице люди стали обращать внимание, особенно с такой радиаторной решеткой, похожей на забрало Дарта Вейдера из „Звездных войн“. Но позже я все-таки эту решетку сменил на оригинальную от Audi A6 в новом кузове — так солидней и уважаемее.

Для улучшения внешнего вида я несколько занизил автомобиль, заменив пружины. Теперь сложно заезжать на подьемы, проезжать некоторые неровности дороги, но искусство требует жертв. Езда с обвесом — дело привычки.

Не хватало передней оптики. Старые фары были уже старыми и помутневшими, пластиковые стекла затираются быстро. Нужно было что-то думать, либо просто купить новые фары, либо альтернативные. Оригинальные фары как вариант я отбросил сразу, поскольку стараюсь максимально уйти от стандарта. Есть альтернативная оптика на мою машину с „ангельскими глазками“, но у меня же не BMW, мне претило примешивать к стилю Audi элементы фирменной атрибутики баварцев.

### Выглядит как новый

И тут на форуме Audi Club кто-то выложил ссылку на испанский интернет-магазин, где продавались фары с габаритами, выполненными в виде светодиодной полосы. Общая стилистика отражателя и фары в целом очень напоминала головную оптику новых Audi A5. А уже через месяц фары были уже у меня. Теперь машина полностью соответствует новому стилю Audi и выглядит как новый автомобиль.

### О, кожаный интерьер!

До салона руки дошли не сразу. Изначально это был обычный бежевый кожаный салон с половинной электрорегулировкой в удовлетворительном состоянии. Такому автомобилю



натяжители, фрезеровка сидел и притирка клапанов. В планах установка наддува.

### Чтобы узнавали другие

Очень долго думал над внешним видом авто. Все те варианты, что существовали до недавнего времени были крайне скромными. Установка бампера, например, от Rieger или накладок Ottinger не преображали облик авто. Машина все равно была бы узнаваема в потоке, не сильно отличалась от таких же машин и не притягивала бы взгляд. Все обвесы были минималистичны, но при этом стоили приличных денег.

Мне же хотелось внести серьезные изменения во внешний облик, сохранив при этом строгий и солидный стиль марки из Ингольштадта. В общем, найти ту грань между гармонией и излишеством (если не сказать „колхозом“).

И вот как раз тогда я увидел на немецком сайте CSR-automotive выставочную машину в новом обвесе. Машина преобразилась, под новым стилем марки Audi прячется буквально все, что роднило этот кузов с предыдущей Audi A6. Но в России этот обвес не продается. Несколько месяцев вынашивал идею и, наконец, решился, нашел людей, способных доставить детали из Германии в Москву за разумные деньги.

Месяц ожидания — и задний бампер, капот, передний бампер, вставки под противотуманки и альтернативная решетка радиатора уже у меня в гараже. Далее приобрел пороги Rieger





- 1 Роскошные кожаные сиденья от самой RS6!
- 2 Мультимедийная система — предмет особой гордости владельца.
- 3 Руль перешит комбинированной кожей.
- 4 Доработки не обошли стороной и панель приборов — изменен цвет подсветки, добавлены хромированные кольца.

не пойдут спортивные сиденья, но при этом хотелось хорошей фиксации спины и боковой поддержки.

Recaro, которые ставились на заводе в Audi S6 и RS6, подходили вполне. Как правило, они с полной электрикой, подогревом, подушками безопасности и хорошей боковой поддержкой (а на RS6 еще и обтянуты дорогой кожей Narra с белым кантом и гравировкой RS6). Новым одно лишь такое сиденье стоит \$4000. Поэтому искать пришлось б/у.

Заодно перетянул потолок и боковые стойки черной замшей. В ближайших планах замена обивки пола и части пластика на черный и перетяжка торпеды и верхней части дверей черной кожей с белой строчкой.

### Что в результате?

В итоге получается автомобиль, где я постарался совместить самое лучшее из

всего модельного ряда Audi. Во-первых, на моей машине одни из самых мощных тормозов от S8. Во-вторых, решетка радиатора в новом топовом стиле марки от новой A6. В-третьих, фары с отличительной светодиодной полосой аля A5. В-четвертых, самый комфортный из спортивных салонов Recaro от RS6. В-пятых, крепкую МКПП-6 от спортивной S4. В-седьмых, детали одного из самых удачных наддувных моторов Audi 2.7T от S4, RS4.

Но главное, я по максимуму сделал все своими силами, а иначе жить скучно.

### Рейтинг ТА

Степень вмешательства ★★★★★  
Эффективность доработок ★★★★★

## SPECLIST

### AUDI A6 (4B/C5) 2.8 Quattro 1998 г. в.

Мощность	193 л. с. при 6000 об/мин
Крутящий момент	280 Нм при 3200 об/мин
Динамика	7.9 с до 100 км/ч

Доработки	Стоимость
-----------	-----------

#### ДВИГАТЕЛЬ (стандарт: V6, объем — 2,8 литра)

Переборка и подготовка ГБЦ под установку BiTurbo	60 000 р.
Распределвалы RS4	
Прямоточный параллельный выхлоп	45 000 р.
Sebring (отдельная магистраль от каждой ГБЦ)	

#### ЭЛЕКТРОНИКА (стандарт)

ЗБУ через OBD II постоянно подключен к интегрированному компьютеру для отслеживания всех параметров двигателя в графическом и цифровом виде на 10" дисплее	75 000 р.
--	-----------

#### ТРАНСМИССИЯ (стандарт: привод — полный, КПП — механическая, 6-ступенчатая)

5-ступенчатая МКПП от VW Passat	\$5000
---------------------------------	--------

#### ПОДВЕСКА (стандарт: спереди и сзади — многорычажная схема)

#### ТОРМОЗА

Brembo, жесткие 4-поршневые скобы и 345 мм диски	30 000 р.
--	-----------

#### КУЗОВ

Альтернативная передняя оптика в стиле Audi A5	\$1680
Задние светодиодные фонари	\$630
Покраска автомобиля	50 000 р.
Передний и задний бамперы CSR-automotive	€900
Стеклопластиковый капот	€650
Пороги Rieger	€400
Решетка радиатора от новой Audi A6	€200
Противотуманки от Audi A4 (8E)	€200
Зеркала от Audi S6	€300
Карбоновые ручки дверей	€50
Камера заднего вида (установлена в бампер)	€50

#### ДИСКИ И ШИНЫ (стандарт: 205/55R16)

Диски Technomagtesio Montreal	35 000 р.
Шины Sumitomo 245/35 R19	25 000 р.

#### ИНТЕРЬЕР

Салон Recaro от Audi RS6, черная кожа	€1100
Narra с белым кантом	
Кожаный руль S-line и ручка КПП Isotta Drake	€100
Накладки на педали Isotta	€50
Чехол КПП и вставки в двери из бежевой кожи	самостоятельно
Потолок перешит черной замшей	самостоятельно
Переделана передняя панель под установку монитора 10"	самостоятельно
Изменена подсветка шкал приборной панели с красного на белый и вставлены хромированные кольца	самостоятельно
Дополнительный прибор давления масла	самостоятельно
Подсветка для ног — светодиодная красная	самостоятельно

#### МУЛЬТИМЕДИЯ (стандарт)

В передней консоли интегрирован 10" сенсорный монитор	50 000 р.
Установлен персональный компьютер на базе материнской платы ASUS и процессора AMD Athlon с памятью в 120 Gb и видео GeForce в корпусе Pioneer OC Windows XP	
Пишущий DVD-RW привод	
Card-reader, GPS приемник навигации, приемник Wi-Fi	
GPRS интернет	
OBDII диагностический кабель, беспроводная клавиатура	
ИК пульт управления компьютером	
TV-тюнер Compro	
Камера заднего вида	
8 динамиков	
Усилитель и сабвуфер в боковой стенке багажника и CD-чейнджер на 6 дисков	
Аккумулятор Varta 100Ah	

**NIVEA**  
FOR MEN


Реклама

**НОВИНКА**

# НЕ СОГЛАШАЙСЯ НА РАЗДРАЖЕНИЕ

Инновационная Система Анти-Раздражения

## EXTREME COMFORT\*

- бритье без раздражения
- уникальная формула **natural MICRO TEC** 
- активные успокаивающие ингредиенты
- гель борется с раздражением уже во время бритья
- бальзам мгновенно впитывается и успокаивает кожу
- доказано: в результате использования 89% мужчин не испытывают раздражения после бритья\*\*

**ТО, ЧТО ХОТЯТ МУЖЧИНЫ**



\* Экстремальный комфорт.  
\*\* По результатам исследования агентства Schaefer market research. Протестировано 148 мужчин. Германия, 2007 год.

## BMW 3 SERIES

Владелец  
Дмитрий

Место прописки авто  
г. Санкт-Петербург

Увлечения  
автоспорт, тюнинг автомобилей

Время, потраченное  
на тюнинг  
8 месяцев



# ОТГОЛОСКИ

Белый кузов, классический триколор BMW Motorsport, логотип Warsteiner на капоте и порядковый номер в рамке DEKRA. Знакомо? Еще бы! Именно в таких цветах знаменитые BMW M3 E30 завоевывали призовые места на кольцевых гонках в далеких 80-х. Сегодня шансы найти аналогичный автомобиль практически равны нулю — большинство этих легендарных машин обитает в музеях, а никак не на улицах. Тем более, Питера.

ТЕКСТ Олег Лозовой ФОТО Олег Лозовой



# ПРОШЛОГО



## ДОСТОЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ДРИФТИНГА МОЖНО СДЕЛАТЬ НЕ ТОЛЬКО ИЗ ЯПОНСКИХ МАШИН

С Дмитрием мы познакомились на первом этапе чемпионата «Формула Дрифт» в Санкт-Петербурге. Харизматичная внешность его BMW 3 series никак не могла оставить нас равнодушными к этому проекту. И лишь одна неприятность омрачала радость встречи. В первый же день тренировок двигатель не выдержал накала страстей — треснула прокладка ГБЦ. Но благодаря маленькому чуду и большой работе скромных тюнеров, готовивших этот проект буквально за ночь, все было приведено в надлежащий вид. Впрочем, не суть. На следующий день после соревнований мы отправились в боксы команды, где и собирался автомобиль.

### Кузов

Все началось зимой, когда группа товарищей во главе с владельцем решили подготовить выдавший виды BMW к продолжительной езде боком. Собственно, сама концепция проекта, что пока встречается у нас не так часто как хотелось бы, была определена заранее: автомобиль для дрифтинга с классической внешностью кольцевых болидов 80-х. Красиво, необычно и свежо.

Как водится у грамотных тюнеров, работы начались с кузова, который был полностью разобран для воплощения смелых идей

в жизнь. Номером один в списке того, что предстояло сделать, значилась проварка кузова и его усиление. Стандартная конструкция 1988 года явно требовала вмешательства, так как ее состояние было далеко от идеала. Следующей на очереди стала установка профессионального каркаса по приложению J, в точном соответствии с инструкцией прописанной в регламенте FIA.

Предвкусная установка широких колесных дисков, тюнеры благородно расширили передние и задние арки, придав устаревшему кузову E30 немного агрессии и спортивного стиля. Самое время для покраски: белый матовый перламутр в сочетании с триколором BMW M-Power. Кажется, это сочетание цветов будет популярно у фанатов BMW во все времена.

### Мотор

Теперь самое время установить двигатель. Но уж точно не тот, что стоял на этом автомобиле с рождения. Стандартный силовой агрегат, объемом 1,8 литра — в общем, не самая худшая база для создания автомобиля под дрифт. Во-первых, он легкий. Во-вторых, в ассортименте европейских тюнинг компаний есть сотни предложений, как сделать его достаточно мощным. Единственный момент, на выходе мы получим весьма сомнительное

отношение затраты/результат. Несколько более прогнозируемый путь — замена двигателя, то есть swap.

Альтернативу рядной четверке подобрали из линейки того же производителя. Легендарный S50B30, объемом 3 литра, развивает вполне приличную мощность, и, что еще более важно, хороший крутящий момент, достигаемый уже на 3600 об/мин. Однако он существенно тяжелее своего предшественника, что влечет за собой обязательную работу с подвеской. Впрочем, это уже после.

Сначала, перед тем как занять свое место в моторном отсеке, в ГБЦ мотора прописались распредвалы Schrick с подъемом клапана 11 мм. Это, своего рода допинг для атмосферного мотора, который необходим в дрифте как воздух. Кроме того, двигатель получил спортивный впуск и настроенную выпускную систему с кастом-коллектором. Для достижения наилучших результатов для этой спецификации мотора, тюнеры не поленились настроить блок управления двигателем и довели мощность рядной шестерки до 347 л. с.

Но как теперь реализовать весь этот потенциал?! Стандартная КПП развалится на первой же тренировке, поэтому необходимо подобрать трансмиссию, соответствующую возросшему потенциалу мотора. Механиче-

СКВАЙР  
838207  
2325



## СОВЕТОЛОГИЯ



**ДМИТРИЙ БОГДАНОВ**  
[АВТОР ПРОЕКТА]

### КАК ПОДГОТОВИТЬ ЕВРОПЕЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬ К ДРИФТУ?

- [1]** Для начала желательно изучить рынок на предмет подходящих для будущего проекта деталей aftermarket. Для некоторых моделей это может превратиться в настоящую проблему.
- [2]** Следующее, на что стоит обратить внимание, это кузов. Приобретать автомобиль с дырами в полу — не имеет никакого смысла.
- [3]** Ну и последнее — просчитывайте заранее все ваши действия на несколько шагов вперед. В противном случае вам придется выполнить массу абсолютно ненужной и совершенно бесполезной работы.

- 1** В экстерьере автомобиля читаются спортивные мотивы.
- 2** С новым мотором автомобиль заметно прибавил в разгонной динамике.

ская 5-ступенчатая коробка передач от BMW M3 E46 как нельзя лучше подошла для поставленных задач и, что не менее важно, потребовала минимум доработок центрального туннеля. Для ювелирного контроля автомобиля в управляемом скольжении в дифференциале заднего редуктора были заварены сателлиты.

### Подвеска

Это самое главное в дрифтинге. Вы можете построить мотор в 700 л. с., но без грамотной

настройки ходовой шансы заработать высокие баллы равны нулю. Поэтому, с ней тоже потрудились основательно. Кроме койловых D2 и жестких опор на шарнирных соединениях, обеспечивающих регулировку стоек во всех трех плоскостях, тюнеры установили стабилизаторы поперечной устойчивости от M3 E30. Очень актуально для дрифта, но комфорт при передвижении по улицам города остался в прошлом. Еще больше информативности к управляемости теперь уже



### ПОД КАПОТОМ

- [1]** Двигатель S50B30.
- [2]** Кастом коллектор 6-3-1.
- [3]** 6-дроссельный впуск BMW M-Power.





ИНТЕРЬЕР

- [1] Ковшеобразные сиденья Sparco.
- [2] 4-точечные ремни Sabelt.
- [3] Передняя панель BMW E36.



спортивного седана добавили сайлентблоки из полиуретана и верхние распорки стоек. Все эти меры помогли увеличить избыточную поворачиваемость при возросшей нагрузке на переднюю ось.

Интерьер

В салоне, как и полагается, ничего лишнего: передняя панель от E36, спортивный руль, два ковшеобразных сиденья и огнетушитель. Скоро здесь появится гидравлический ручник Willwood — крайне полезная вещь для дрифта. Также в планах у Димы установка турбонаддува и комплексная доработка двигателя. Но это уже совсем другая история.

Сейчас же в тусовке питерских дрифтеров появился еще один необычный и смелый проект, который стоил Дмитрию и его друзьям немалых усилий. Как выяснилось, достойный автомобиль для дрифта можно сделать не только из японских машин. Черт, неужели я написал это сам!..

КСТАТИ

О МОТИВАЦИИ

Еще в прошлом сезоне Дмитрий начал увлекаться дрифтингом. Тогда не было ни подготовленного автомобиля, ни серьезных соревнований. Единичные мероприятия, периодически проводимые в северной столице, оставляли весьма посредственные впечатления. И вот, в 2009 году, свершилось — „Формула Дрифт“ объявляет о полноценном многоэтапном чемпионате в Питере. Эта новость явно взбудорила, ведь все старания, брошенные на подготовку автомобиля в межсезонье, были потрачены не впустую. Наконец-то появилась гоночная серия, где можно не только раскрыть весь потенциал автомобиля, но и продемонстрировать все то, на что способен ты сам.

**P. S.** Владелец и автор проекта выражает благодарность своим друзьям и компании Avttools за неоценимую помощь в создании проекта.

SPECLIST

BMW 3 SERIES

Мощность	347 л. с. при 7300 об/мин
Крутящий момент	360 Нм при 3600 об/мин

Доработки Стоимость

ДВИГАТЕЛЬ

(стандарт: объем — 1,8 л, индекс мотора — M40B18)

Двигатель S50B30 (M3 E36)	\$2500
Распределвалы Schrick (подъем клапана — 11 мм)	\$980
Усиленные пружины и толкатели клапанов	\$350
Кастом выпускной коллектор	\$400
Настроенная выпускная система	\$750
Фильтр пониженного сопротивления Power Enterprise	\$280
Прошивка ЗБУ S50B30	\$540

ТРАНСМИССИЯ

(стандарт: привод — задний, КПП — 5-ступенчатая, механическая)

5-ступенчатая МКПП M3 E46	\$1250
Сцепление M3 E36	\$480
Блокировка заднего дифференциала	\$300

ПОДВЕСКА

(стандарт: McPherson — спереди, диагональные рычаги — сзади)

Регулируемые койловеры D2	\$1900
Верхние распорки стоек	\$430
Полиуретановые сайлентблоки	\$380
Стабилизаторы поперечной устойчивости M3 E30	\$460

ТОРМОЗА

(стандарт: дисковые механизмы — спереди, барабаны — сзади)

Тормозные диски диаметром 315 мм Audi (спереди)	\$520
Суппорты 540i E34 (спереди)	\$280
Высокотемпературные тормозные колодки Ferodo	\$260

КУЗОВ

(стандарт: 4-дверный седан)

Полностью проваренный и усиленный кузов	\$700
Многоточечный каркас по приложению J (FIA)	\$1850
Доработка колесных арок	\$320
Кастом покраска — стиль BMW Motorsport	\$1560

ШИНЫ ДИСКИ

(стандарт: 15x6,5)

Литые диски Borbet 17x8,5	\$1000
Шины Michelin Pilot Sport 225/40R17	\$1100

ИНТЕРЬЕР

(стандарт)

Передняя панель E36	\$780
Ковшеобразные сиденья Sparco	\$400
Б-точечные ремни безопасности Sabelt	\$540
Спортивный руль MOMO	\$300
Плюшевая белка эпохи палеолита	бесценно

Рейтинг TA

Степень вмешательства	★★★★★
Эффективность доработок	★★★★★



Темно-синяя M3 Cabrio в кузове E30 здесь неслучайно. История этого авто — в ближайшем номере.





# SCANDINAVIA

A Product from DLS – Sweden

## С DLS ты – чемпион!

DLS Scandinavia – победитель EISA Awards 2009–2010



Профессиональные эксперты и журналисты Европейской ассоциации специализированных журналов, посвященных аудио- и видео-аппаратуре, фототехнике и автомобильной электронике (European Imaging and Sound Association, EISA) назвали модель DLS Scandinavia «Лучшей европейской автомобильной акустической системой 2009–2010 года». В истории компании DLS – это уже вторая высшая награда EISA (модель Iridium 6.2 была отмечена европейскими экспертами в 2004 году).



Эксклюзивный дистрибьютор в России – Торговая Компания «Русская Игра»  
Оптовые продажи: (495)287-4141, [www.dls.ru](http://www.dls.ru)

**Розничная торговля**

**Москва:** Саг, тел.: (495)737-4821; «Мир», тел.: (495)780-0000, ТК «МОСКВА», пов. Н-42, Н-31, Д-49, Л-90, тел.: (495)782-5473; Автоаудиоцентр, тел.: (495)725-6234, ТЦ «Электронный рай», 2Г-34, 2П-43, «Кемп», тел.: (495)996-0000, «Техком», тел.: (495)389-6000; АТЦ «Москва», пов. Г-3, ТК «Горбушка», пов. 148, тел.: (495)730-0006 (доб. 148); ТК «Митинский радиорынок», тел.: (495)723-7205; **Анапа:** «Саунд Драйв», тел.: (861)33131-169; **Алматы:** Сауддио.кз, тел.: (727)237-2643; **Барнаул:** «Аудиомагазин», тел.: (3852)363-959; **Березники:** «А-центр», тел.: (34242)63-083; **Волгоград:** «Анакс», тел.: (8442)377-383; **Владивосток:** «Автомобиль», тел.: (4232)419-951; **Владикавказ:** «Мастер Аудио», тел.: (8672)443-581; **Воронеж:** Саг, тел.: (4732)550-189, АКС, тел.: (4732)396-676; **Екатеринбург:** «Аудиомобиль», тел.: (343)353-1579; **Иваново:** «Автомобиль», тел.: (4932)533-344; **Ижевск:** «Боро-343», тел.: (3412)363-011; **Иркутск:** «Саунд Арт», тел.: (3952)347-538; **Калининград:** «Эхо студии», тел.: (4012)644-642; **Кемерово:** «Шош ПРЮС», тел.: (3842)527-788; **Киров:** «Вега», тел.: (8332)375-090; **Красноярск:** «Саунд Арт», тел.: (391)274-6622; **Краснодар:** «Кас Техника», тел.: (8612)317-741; **Курган:** «Терминал», тел.: (3522)461-340; **Набережные Челны:** «Выбор», тел.: (8552)598-487; **Нижневартовск:** «Горбушка Аудио», тел.: (3466)671-023; **Нижний Новгород:** «АвтоЗвук», тел.: (8312)416-974; **Новосибирск:** «Автомобиль», тел.: (383)220-7001; **Новосибирск:** «АвтоЗвук», тел.: (3496)326-915; **Омск:** «Атари Сервис», тел.: (3812)531-157; **Оренбург:** «Автомобиль», тел.: (3532)642-525; **Пермь:** «Вега», тел.: (3422)402-877; **Петрозаводск:** тел.: (8142)780-247; **Пенза:** ТЦ «Эксперт», тел.: (8412)553-555; «Искра», тел.: (8412)645-359; **Пятигорск:** «АвтоЗвук», тел.: (8652)723-602; **Ростов-На-Дону:** «Динамик Автозвук», тел.: (863)299-3993; **Рязань:** Саг, тел.: (4912)289-850; **Самара:** «Стан», тел.: (8482)165-115; **Санкт-Петербург:** DLS рынок «Юнона», пов. 687, тел.: (904)636-5772; АТЦ, тел.: (812)334-0404; «СБ Кампания», тел.: (812)269-7558; **Саратов:** Саг, тел.: (8452)500-101; **Смоленск:** «Морис Звук», тел.: (920)661-2345; **Сочи:** «ПРО ЗВУК», тел.: (918)104-4422; **Сургут:** «Пит Стол», тел.: (3462)757-500; **Татарстан:** «Атас», тел.: (8634)862-622; **Тольятти:** «СТКлоус», тел.: (8482)720-972; **Тула:** Саг, тел.: (4872)359-073; **Хабаровск:** Саг, тел.: (4212)598-080; **Запорожье:** тел.: (4212)415-515; **Челябинск:** «Снежный Барс», тел.: (351)266-9970; «Звукотехника», тел.: (351)266-1739; «Касибр», тел.: (351)778-0914; **Южно-Сахалинск:** «ЛЕКС», тел.: (4242)420-752; **Ярославль:** «Чистый Звук», тел.: (4852)452-121

**Установка**

**Москва:** «АМ-Стиль», тел.: (495)739-8652; Soundlab, тел.: (495)688-4447; «Техком-Sounds», тел.: (495)389-6000; REDUNE Engineering, тел.: (495)988-7934



[ПРОЕКТ]  
НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

# СПЕКС?

«Будьте аккуратны со своими мыслями, они — начало поступков», — говорили древние. И как всегда оказались правы.

ТЕКСТ Дмитрий Колотилин **ФОТО** Алексей Трошкин



CHAO

**SUBARU  
IMPREZA  
WRX**

**Владелец**  
Андрей Долгов, 30 лет

**Место прописки авто**  
Москва

**Род занятий**  
управляющий спортивной  
раллийной командой AKRT

**Время, потраченное  
на тюнинг**  
7 месяцев



„Создать автомобиль для себя, с сохранением комфорта WRX и обретением скорости и мощности Spec C“.

Андрей, идейный вдохновитель и создатель автомобиля, около шести месяцев вынашивал идеи по доработке купленного WRX. Машина между тем пребывала в идеальном состоянии, практически без тюнинга, с ЧВН (чип, выхлоп, насос) и пробегом 50 тысяч километров, но особой резвостью не отличалась. Вроде все устраивало, но не хватало мощности при обгонах, например, в загородных поездках. При этом хотелось совместить, казалось бы, сочетание несочетаемого, например, кожаного салона и динамики STi Spec C. А в результате родился на свет очень сбалансированный автоэкземпляр.

Находясь рядом с автомобилем первое, на что обращаешь внимания — очень умеренная и умная проработка деталей. Прародителя, кстати, выдает разве что люк, которого на STi и тем более на Spec C отродясь не было. Так же могут смутить накладки на задние арки, которых нет, но, учитывая год выпуска, и это обман.

Открываешь дверь, садишься, ухватившись за удобный руль от STi 2007 года, и надавив на газ, получаешь 324 лошадиные силы и 413 Нм момента. И это на полностью стоковом низе мотора без всяких кованых поршней.

Как? Об этом далее.



СЕРВИС  
838211  
2325



1 Видна часть оркестра в виде усилителя JL Audio.

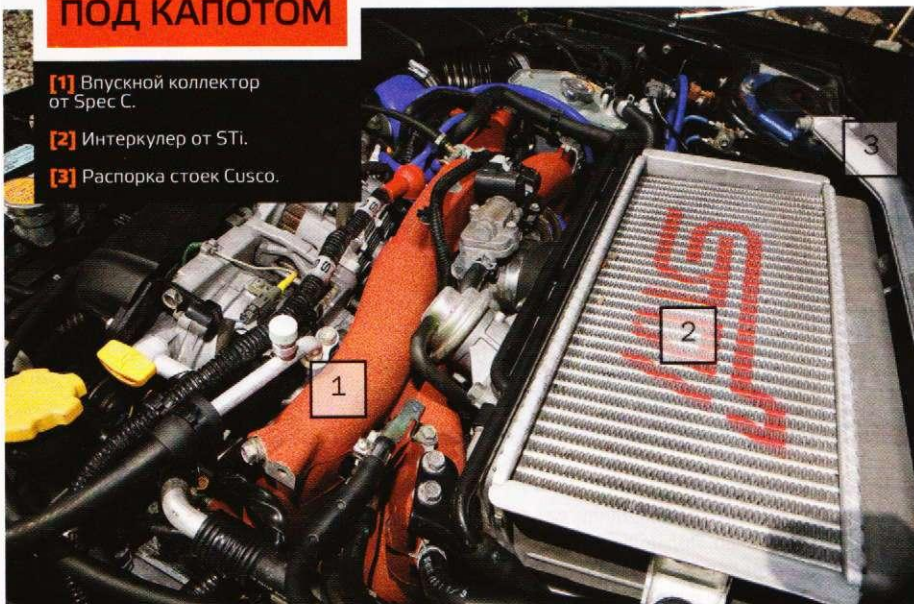
2 Диски Rays CE28 одни из самых ажурных среди культовых.

3 Выхлоп GReddy исполнен в классическом японском стиле.

### Мысль №2. Бензин

За новой турбиной в логическую цепочку выстроился воздух, который будет нагнетать эта турбина (по прикидкам Андрея около 1,4–1,5 бара). Нужно адекватно мешать с топливом, а при таком давлении штатные форсунки хоть они зальются, но не смогут обеспечить бензин в полной мере. Решение — прикупить форсы вновь от STi. Их производительности вполне достаточно для работы с такой турбиной при таком наддуве. Определившись с турбиной и форсунками, вопрос правильности смеси Андрей для себя решил.

## ПОД КАПОТОМ

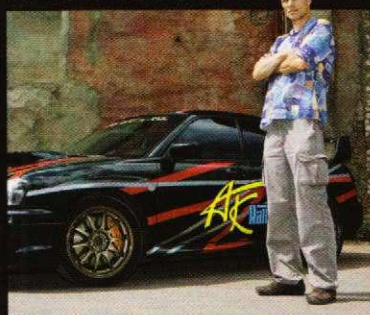


1 Впускной коллектор от Spec C.

2 Интеркулер от STi.

3 Распорка стоек Cusco.

## СОВЕТОЛОГИЯ



**АНДРЕЙ**  
[ВЛАДЕЛЕЦ МАШИНЫ]

### КАК СОЧЕТАТЬ НЕСОЧЕТАЕМОЕ?

**[1]** В чем основные трудности постройки? Основное и главное — правильно подобрать компоненты. Если есть четкая картина происходящего, то в руках опытного мастера железо быстро переметнется на автомобиль.

**[2]** Концепция: хочется совместить, казалось бы, сочетания несочетаемого: например, кожаного салона и динамики STi Spec C. Почему нет? Нужно четко обдумать все этапы доработок и сделать их в комплексе, это залог успеха и долгой последующей жизни машины.

**[3]** Стоило ли вкладывать средства в такой проект? Это личное дело каждого, но при получившемся конечном результате, цель оправдала средства.

### Мысль №1. Турбина

„Сначала я точно понял, что буду собирать автомобиль на твинскролле. Одна крыльчатка в турбине такой конструкции работает на малых оборотах, раскручиваясь уже с 2000 оборотов. Вторая крыльчатка плавно подключается к работе на 3500 оборотов. Из этого мы получаем давление наддува уже на 2000 оборотах, в отличие от обычной средней турбины, которая в среднем выходит на полный буст только к 3500–4000 об/мин. Я выбрал турбину VF 37, ее параметры мне подходили полностью“.

### Мысль №3. Охлаждение

Проблема охлаждения воздуха. Штатный интеркулер достаточно маленький, имеет среднюю площадь, и, соответственно, на температуре поступающего воздуха это сказывается не самым лучшим образом. Вновь доступное и достаточное решение — кулер от STi. Так же смена патрубка подводящего воздух к турбине на силиконовый STi. Дальше встал вопрос сброса избыточного давления, которое образовывается при закрытии дросселя, так как турбина по инерции продолжает нагнетать воздух. Вновь клапан от STi.



КСТАТИ

„Так как я человек высокий — 199 см, мне пришлось немного переделать конструкцию водительского сиденья, опустил его вниз на 2 см, потому как упирался головой в потолок. Всему виной люк в крыше, он делает потолок ниже на 4–5 см. В STi люков нет, и там я сижу комфортно“.



**Мысль №4. Выпуск**

Давление создали, воздух охладили, бензин налили — уже хорошо. Под новую турбину, естественно, потребовался свой твин-скроллный коллектор и даунпайп. Далее, чтобы убрать всплески наддува (пики), был куплен другой соленоид, трехпортовый, который плавнее и четче регулирует наддув. Вновь STi. Конструкция нового выпуска потребовала так же замены поддона картера.

**Мысль №5. Сборка**

Выяснив для себя основные моменты и подобрав требуемое железо, Андрей снял мотор с машины. Демонтировал с него все навесное, оставив только блок цилиндров с головками. Заменял сцепление на новый сток, которого по всем прикидкам должно было хватить при планируемой мощности. Для

профилактики открыл клапанные крышки, попутно заменив все прокладки и отполировал сами крышки. Проинспектировал ремень ГРМ и вкрутил новые свечи. Далее в течение дня была произведена установка впускного коллектора от Spec C (он не имеет дополнительных заслонок как на WRX и не имеет проставок как на STi — воздух проходит через него быстро и просто) и форсунок.

„Рампа форсунок осталась штатной и не подходила по креплениям. Я изготовил переходники, и все встало на место. Попутно были удалены за ненадобностью две весомые железки, штатно закрывающие форсунок. Так же установил на коллектор новый силиконовый подводящий патрубок турбины, перенес проводку, дроссель и все остальное со старого коллектора. Ненужные фишки проводки были удалены“.

Далее в самые сжатые сроки были установлены поддон, маслоприемник, выпуск, турбина. В даунлайп попутно вварили гайку для датчика температуры выпуска (EGT). Рядом разместилась специальная гайка с заглушкой для установки широкополосного лямбда зонда, который впоследствии требовался для точной настройки смеси. Радиатор охлаждения оставили штатным, только удалили с него ненавистные пластиковые бачки, (которые от нашего климата и химии лопаются на раз два) заменив их на алюминиевые. Далее на двигатель был установлен облегченный шкив коленвала и в итоге через три дня мотор занял свое

## Из планируемых доработок можно отметить орошение интеркуллера и 6-ступенчатую КПП со сцеплением в сборе. Да-да, все вновь от STi



место под капотом машины. И последовала настройка машины.

### Реальность ожидания

Владелец изначально понимал, какую мощность в подобной конфигурации ожидать на выходе, и что под такой мотор нужны приличные тормоза и измененные характеристики подвески. Не раздумывая, были куплены комплект тормозов Brembo с STi, которые дооснастили колодками Ferodo ds 2500 и армированными тормозными шлангами. На тормоза оделись легкие кованые диски RAYS CE28 с резиной ADVAN NEOVA ADO7. По подвеске появились амортизаторы от STi Spec C, с розовыми низкими пружинами STi, передние сайлентблоки и рычаги так же от Spec C (У рычагов увеличенный кастор — прим. ред.) Эта часть подвески своевременный подарок от друзей. Позже Андрей нашел в закромах задние алюминиевые рычаги STi и попутно с их установкой поставил полиуретановые сайлентблоки кулисы КПП, которые по случаю дали на пробу.

### Комфорт и не только

Далее автомобиль получил дополнительную шумоизоляцию и в придачу весомую музыку. В багажнике аккуратно расположились два усилителя JL AUDIO класса D. E4300 работает с передней акустикой MB QUART, а E 1400D с сабвуфером JL AUDIO, так что если появилось желание пошевелить волосы на голове мощностью звука, достаточно откинуть задний подлокотник. Именно за ним спрятали низкочастотник. Заправляет всем голова Alpine CDA 9835.

„Осмотрев свое детище я понял, что штатная ноздря на капоте маловата для нормального охлаждения интеркуллера, заменил на ноздрию от STi. Так же обратив внимание на штатную „кочергу“ упора капота убрал ее, установив амортизаторы капота от TEIN. Из визуальных эффектов поставил бампер от STi. Корму выделяют фонари Morette и верхняя часть спойлера SYMS с регулировкой угла атаки. Завершающим аккордом стала расклейка автомобиля в цвета нашей раллийной команды“.

### Оно вам надо?

Вы, прочитав текст, хотите задать вопрос, стоило ли заморачиваться подобным? Думаем — вполне. Эксперимент получился. Большинство подобранных запчастей использовано от различных заводских версий творений „фуджи хэви“, что является определенным залогом надежности и проверенности решений. Машина после замеров выдает требовавшуюся мощность. После живых заездов с двумя разными „спеками“ на финише „когда-то WRX“ идет вровень отставая не больше, чем на полкорпуса только на самом финише. Что, учитывая большую массу (но и немного чуть большую мощность), вполне успешно и достойно. Гложет вопрос надежности? Не беспокойтесь, в подобной конфигурации автомобиль накатал уже без малого двадцать тысяч километров. И своим примером подтвердил утверждение владельца относительно не целесообразности использования „ковки“ при адекватном повышении мощности.



## Subaru Impreza WRX

Мощность после доработок	324 л. с.
Крутящий момент	413 Нм

Доработки	Стоимость
-----------	-----------

### ДВИГАТЕЛЬ

(стандарт: объем — 2 л, индекс мотора — EJ20)

Турбина VF 37	\$700
Выпускной коллектор твинскрольный	\$450
Даунлайп	\$150
Выхлопная система	\$1500
Форсунки STi	5000 р.
Поддон картера	\$80
Подводящий патрубок турбины	3500 р.
Датчики Defi	40 000 р.
Интеркуллер от STi	\$400
Соленоид, трехпортовый	1500 р.
Силиконовые патрубки	2000 р.
Впускной коллектор от Spec C	14 000 р.
Прошивка от Evo II	20 000 р.
Облегченный шкив коленвала	3500 р.
Доработка радиатора	7000 р.
Топливный насос повышенной производительности Walbro	4000 р.

### ТРАНСМИССИЯ

(стандарт: привод — полный, КПП — механика)

Сцепление, сток	17 000 р.
Полиуретановые сайлентблоки, кулисы	дали на пробу

### ТОРМОЗА

(стандарт: дисковые вентилируемые)

Тормоза Brembo с STi	35 000 р.
Колодки Ferodo ds 2500	5000 р.
Армированные тормозные шланги	5000 р.

### ПОДВЕСКА

Амортизаторы от STi Spec C,	подарок от друзей
розовые пружины STi с занижением, передние сайлент блоки и рычаги Spec C	
Задние алюминиевые рычаги STi	нашел
Распорка стоек Cusco	4000 р.

### ШИНЫ И ДИСКИ

(стандарт: диски — R17)

Диски Rays CE28	40 000р
Шины Advan Neova AD 07	

### КУЗОВ

Передний бампер STi	5000 р.
Задние фонари Morette	10 000 р.
Верхняя часть спойлера SYMS	7000 р.
Амортизаторы капота от TEIN	3500 р.
Винил	-
Воздухозаборник STi	4000 р.

### ИНТЕРЬЕР

Рычаг переключения передач STi	\$100
Руль STi 07	-
Коврики	\$80

### МУЗЫКА

Головное устройство ALPINE CDA 9835	}
Усилитель JL AUDIO E4300	
Усилитель JL AUDIO E1400D	
Передняя акустика MB QUART	
Сабвуфер JL AUDIO	\$3000

### Рейтинг ТА

Степень вмешательства	★★★★★
Эффективность доработок	★★★★★

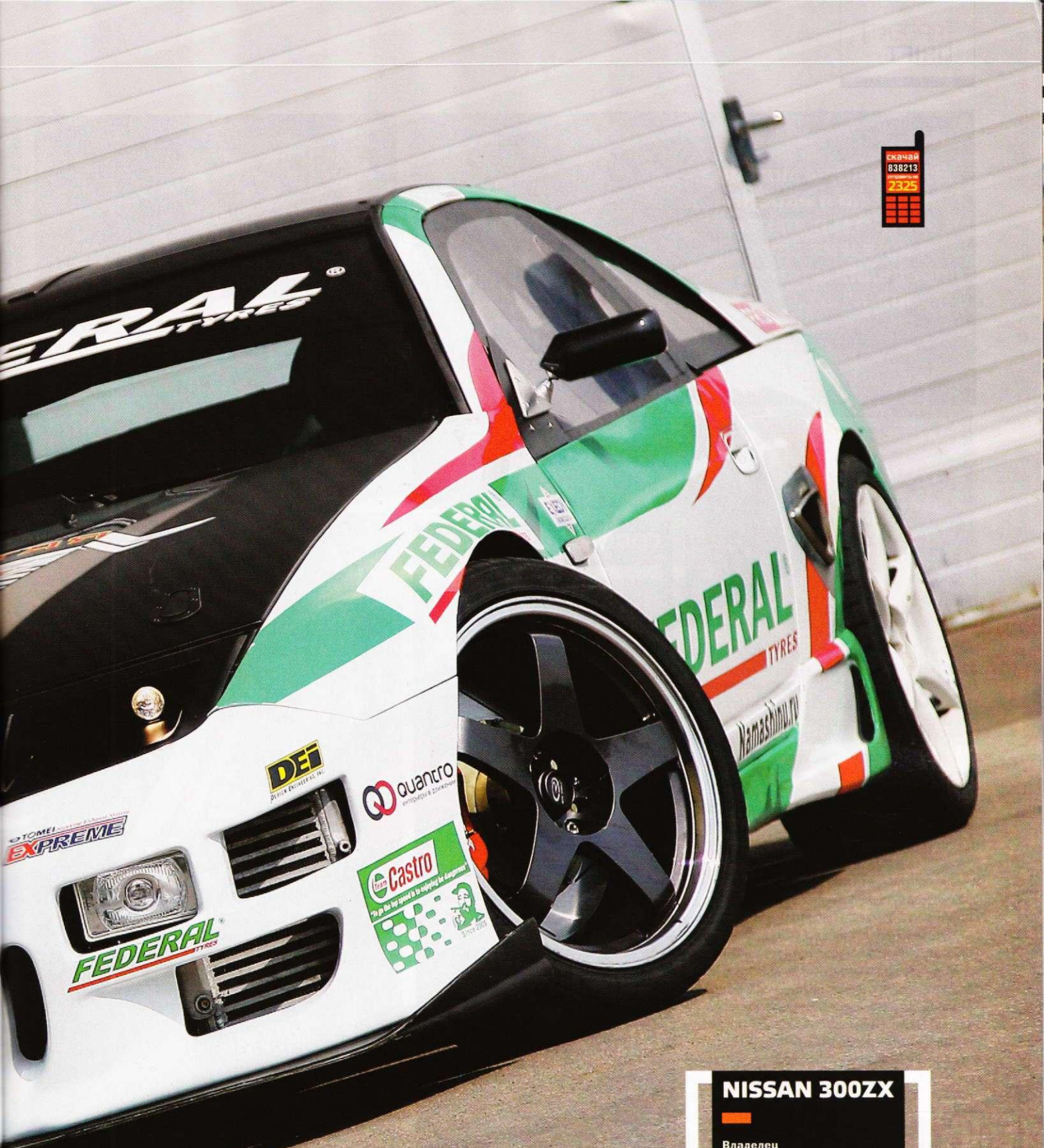
# ДАЕШЬ ЕЗДУ БОКОМ!

— Владелец этой машины — для тех, кто хоть немного в теме — не требует представления. Василий в прошлом обладатель красной 300ZX, наделавшей много шума на Смотровой. Он первым привез на Дрэг-битву в 2005 году в Красноярск единственную машину, отстаивающую честь Москвы. И вот теперь дрифт!

**ТЕКСТ** Светлана Парфенова  
**ФОТО** Светлана Парфенова







## NISSAN 300ZX

**Владелец**  
Василий, 33 года

**Место прописки авто**  
Россия, 100лиця

**Профессия**  
дарить людям счастье  
в виде красивых и быстрых  
машин

**Хобби**  
автоспорт

**Срок создания проекта**  
проект в процессе уже второй  
год, но пока не доведен  
до совершенства



„Дрифтинг — мой мир, мой драйв и адреналин. Я живу, вдыхая пары бензина и на слух определяя настроение мотора...“



1

**ТА:** Вася, как так случилось, что ты увлекся дрифтингом?

**В.:** Если честно, то случайно. Дрег-рейсинг для меня превратился в соревнование кошелюков, да и после триумфального сезона 2005 года, в 2006-м дрега так и не было. По прямой стало слишком скучно ездить. Тогда-то меня и поглотил дрифтинг.

**ТА:** Да, но ведь, кроме дрифта, есть и другие способы себя реализовать — кольцо, например?

**В.:** Кольцевые гонки меня интересовали, но я четко понимал, что ими надо было начинать заниматься чуть раньше, чем в 30 (идти от картинга к „Формуле“ или кузову все-таки надо лет так с 5–6). Дрифтинг же был той нишей, где не важно время, с которым ты проезжаешь трассу, но важна скорость и зрелищность, эффектность действа (как в том же фигурном катании). А что еще надо людям, увлеченным мощной техникой, как не скорость? К тому же дрифтинг — это способ езды не так как все, то есть бочком, красиво, с большим количеством



## ЛИРИЧЕСКОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ

Есть машины, предназначенные для дрифтинга, и их антиподы. С одной стороны стоят Silvia 180SX-200SX всех моделей, 350Z, Skyline разных годов, AE85-86, RX-7, с другой — Impreza, Supra, Soarer, Rx-8, Mustang, 300ZX и т. д. Кто не ищет легких путей, делает дрефт-кар из любимой машины, как Вася. Более практичные личности идут по проторенной дорожке. У каждого свой путь.

## СОВЕТОЛОГИЯ



**ВАСИЛИЙ**  
[ВЛАДЕЛЕЦ  
И ПИЛОТ АВТОМОБИЛЯ]

### ЧТО ГЛАВНОЕ В АВТОМОБИЛЕ ДЛЯ ДРИФТИНГА?

**[1] Подвеска.** Низкий центр тяжести (то есть занижение), жесткость (необходима для управляемости, чтобы машина не „плыла“ по дороге, а „стояла“ на ней) и максимальные возможности регулировки для сход-развала (чтобы настроить необходимые углы и градусы). Меняется по максимуму все из того, что предлагается на ваш автомобиль. Другого варианта нет, если, конечно, вы не конструктор, способный создать с чистого листа новую деталь.

**[2] Мотор.** Его не должно быть мало, должен быть баланс веса и момента. И не важно турбо это или атмосферник. Самое главное в моторе — надежность всех узлов и агрегатов. Поэтому пилот должен заботиться об условиях их работы, то есть об охлаждении всего от жидкости ГУР до масла в LSD, и не надо забывать об антифризе, масле в двигателе и коробке.

**[3] Внешность.** Каким бы в результате вашего, а может и не вашего (если это делает, например, гоночная команда) творчества корчем машина не была — вы просто обязаны сделать так, чтобы она смотрелась стильно и красиво. Путь к этому идет через разные обвесы, капоты, спойлеры, колеса, винил или покраску. Оболочка должна привлекать взгляд, а не вызывать чувство отторжения.

**[4] Салон.** Тут все просто. Это же ваше рабочее место, как его приспособите, так и будете рулить. Вам решать, что важнее — музыка или удобный руль, кожаные сидения или глубокие ковши, навигация или нормальный тахометр.



2

**[1]** Выхлопная система изготовлена на заказ с выходом насадок глушителя на бок, в зоне задних крыльев.

**[2]** Блок управления двигателем доукомплектован GReddy E-manage Ultimate.

**[3]** Настоящий дрифтер просто обязан сделать так, чтобы машина смотрелась красиво. Ведь дрифтинг, прежде всего, — шоу для зрителей.

**[4]** Бодикит изготовлен из прочного уретана фирмы Stillen, задняя оптика 1998 года.



3



**ПОД КАПОТОМ**

- [1] Эта машина Twin Turbo.
- [2] В недрах двигателя кованая поршневая Wiseco и кованые шатуны Tomei.
- [3] Самое главное в моторе — надежность всех узлов и агрегатов.
- [4] Все воздушные магистрали делались с нуля и в индивидуальном порядке.



дыма и визгом шин. Плюс, на мое отношение повлияла поездка в Финляндию на трассу Аластаро. Спасибо Тимону СНЕ за то, что позвал с собой и показал настоящий дрифт. Так что к тому моменту как многие московские дрифтеры грузились на автобусы, чтобы поехать на последнюю гонку в Киев на „Чайку“, я уже вовсю разбирал свою машину, чтобы успеть к следующему гоночному сезону.

**ТА: Ясно, видимо автомобиль ты особо не выбирал?**

**В.:** Да, машина сама выбрала меня. В 2007 году на втором Japfest`е я попробовал ехать боком на своей Fairlady Z (Z32 с правым рулем). Фашка уже была построена для быстрого и комфортного передвижения по городу, мощность позволяла смириться с избыточным весом в виде хорошей музыкальной системы и шумоизоляции, но развесовка автомобиля таким образом была нарушена не в пользу дрифта. Осенью 2007 года задумал взять леворукого собрата Фашки и попробовать сделать из него дрифт-кар путем облегчения (снять сиденья, разобрать салон и т.д.), поднятия мощности, установки тормозов и прочих доработок.

Для тех, кто помнит прошлый сезон ФД, Вася откатал на машине в таком легком тюнинге, и закончил его с баранкой в турнирной табли-

це, что заставило полностью пересмотреть компромиссную версию машины.  
**ТА: То есть из машины, которую японцы делали как прекрасный экземпляр кольцевого автомобиля, прямо скажем, решил сделать ты решил сделать ... „Сильвию“?**  
**В.:** Ага, но с более-менее квадратным мотором (примерно равные момент и мощность) под 500 сил, надежную, максимально облегченную без ущерба для безопасности, быструю и, что немаловажно, красивую. Тем более, что со временем, мое тюнинг-ателье Xenon.lv, плавно

**INFO**

**КОМАНДНЫЙ ДУХ**

В 2005 году гоночная команда Василия, Xenon.lv Russia, взяла по результатам финала Кубка России по дрифт-рейсингу одно первое (Nissan Sunny GTiR) и два вторых места (Honda CRX и Nissan Skyline GTR33) и была готова во всеоружии рвать всех и вся в следующем сезоне. Но в 2006 году дрифт так и не было. Вася, как и многие, перегорел тогда кватером.



перерасло в гоночную команду RedStarRacing. И могу заявить честно, заставить кольцевую машину ехать боком с высокой скоростью, хорошим углом и обилием дыма (тут все в комплексе) было реально сложно. Большинство идей рождались с нуля или путем проб и ошибок! Что-то подглядывали на фотографиях, что-то в тюнинговых журналах, в интернете, в беседах и т. д.

**ТА: Итак, Огненная Леди превращается, превращается..?**

**В.:** 300ZX приобрела новую переднюю подвеску — на смену двухрычажке пришел McPherson. Из топливной системы убрали тяжелый бак, на смену ему пришел пластиковый. Погружной бензонасос заменили на подвесной, каждая топливная рейка получила свою подачу и слив. В машину был вварен каркас безопасности, согласно требованиям приложения G FIA, с проваркой всех швов, приваркой косынок, развариванием передних арок и прочим.

Система 4WS (4 Wheel Steer — четыре управляемых колеса) была самым жестким образом удалена. Зачем в дрифте задние колеса, которые поворачивают? Практически все рычаги и тяги в подвеске теперь регулируются на жестких сайлент-блоках или ШС. Стойки имеют регулировки по жесткости, отбою и высоте. Стабилизаторы поперечной устойчивости теперь так же регулируются и имеют больший диаметр, чем штатные. Все для того, чтобы улучшить управляемость.

Мотор получил две турбины Garrett GT28R, форсунки Sard 650cc с двумя топливными

рейками Z1, кованые поршни Wiseco, прокладки под ГБЦ GReddy, шатуны Tomei, легкие шестерни, доработанные каналы коллектора и сведенные каналы ГБЦ с облегченными клапанами. Все воздушные магистрали делались с нуля и в индивидуальном порядке.

Что касается охлаждения, мы вернулись к штатной схеме двух кулеров — каждый под свою турбину, живущий в крыле. Такое решение принято в угоду надежности в случаях опасности приехать куда-нибудь передней частью автомобиля.

**ТА: Слушай, а что с внешностью, ведь дрифт — это по большей части и шоу, в котором все должно быть красиво, корчи тут особо не приветствуются?**

**В.:** Да, ты права, более того мне, хотелось попробовать что-то необычное. Потому у машины не стало передней оптики в штатном исполнении (фары заменены на воздухозаборники), а крышка багажника приняла схожие черты капотов заднемоторных автомобилей. В остальном — надежный боди-кит из прочного уретана фирмы Stillen, карбоновый капот Vis Racing, карбоновые зеркала Craft Square, двери пластиковые, изготовлены на заказ. Ну и эффектный выхлоп на бок, с двух сторон.

**ТА: Да, ты знаешь толк в извращениях!!!**

**В.:** А то!

**ТА: Как проходят твои тренировки?**

**В.:** Стараюсь посвящать этому максимум свободного времени. В основном на отведенной „Формулой Дрифт“ площадке, так как оттачивать мастерство управляемого заноса нужно в максимально безопасных условиях.

**ТА: Похвально, что ж удачи на трассе.**

**В.:** Спасибо, и вам.

**Рейтинг ТА**

Степень вмешательства ★★★★★  
Эффективность доработок ★★★★★

**SPECLIST**

**Nissan 300ZX Twin Turbo, 1991 г. в.**

Так как процесс не завершен то пока расчетные данные: около 400–450 л. с. и порядка 60–70 кг момента

**Доработки** **Стоимость**

**ДВИГАТЕЛЬ**

<b>Стандарт — 3 л, 280 л. с. двигатель VG30DETT</b>	
Кованая поршневая Wiseco	\$1000
Кованые шатуны Tomei	\$1600
Форсунки Sard 650cc	\$1100
Две турбины Garrett GT28R	\$2200
Два фронтальных кулера увеличенного размера Z1	\$750
Доработаны головки блока цилиндров	custom
Впускной коллектор доработан	custom
Два увеличенных дросселя 65 мм	\$200
Два блоу-офф Blitz SS	\$500
Радиатор охлаждения ДВС Kooyo	\$800
Радиатор охлаждения масла OBX	\$500
Радиатор охлаждения ГУР OBX	\$300
Радиатор охлаждения заднего редуктора с насосом	custom
Выхлопная система изготовлена на заказ	custom
насадок с выходом глушителя в зоне задних крыльев	
Система лайпинга интеркулеров	custom
изготовлена на заказ	
Топливный насос Bosch 044	\$350
Две топливные рейки Z1	\$450
Топливный регулятор HKS	\$250
Интейк A'PEXi, две штуки	\$300
Прокладки под ГБЦ GReddy	\$300

**ЭЛЕКТРОНИКА**

Блок управления двигателем доукомплектован GReddy E-manage Ultimate	\$700
Бустконтроллер A'PEXi AVC-R	\$600
Блок управления датчиками HKS	\$200
Датчики HKS и Defi	\$1000
Широкополосная ламба Innovate XD-16	\$400
Система вывода данных на монитор HKS CAMP2	\$700
MAP сенсор GReddy	\$150
Система синхронизации наддува	custom

**ТРАНСМИССИЯ**

<b>(стандарт: привод — задний, КПП — механика)</b>	
Укороченная кулиса переключения передач	custom
LSD в заднем мосту Cusco 2-way	\$1600
2-дисковое металлокерамическое демпферное сцепление Os Giken	\$2400
Алюминиевый кардан Driveshaft	\$700

**ПОДВЕСКА**

<b>(стандарт — двухрычажная)</b>	
Подвеска NEX, регулируемая по высоте и жесткости	\$1000
Передняя растяжка стоек Z1	\$250
Задняя растяжка стоек Cusco	\$200
Продольные рычаги с регулировкой Stillen	\$300
Поперечные рычаги с регулировкой Stillen	\$300
Стойки переднего стабилизатора на ШС	custom
Стабилизаторы увеличенного диаметра с регулировкой жесткости Stillen	\$450
Hicas killer Stillen — убирает подруливание задних колес	\$200

**ТОРМОЗА**

<b>(стандарт: дисковые)</b>	
Передние тормоза Rotor, 6-поршневые суппорты	
Сборные тормозные диски 35x32mm	\$2600
Задние тормозные диски Project Mu	\$250

**ИНТЕРЬЕР**

Карбоновые сиденья Sparco Pro 2000	\$1400
Ремни безопасности Schroth profi II ASM	\$300
Руль MOMO Drifting	\$200
Каркас безопасности	\$1500
Обмотка каркаса Cusco	\$200
Перешивка салона — компания Cuanthro	custom
Головное устройство с телевизором Clarion	\$700

**ЭКСТЕРЬЕР**

<b>(стандарт — купе 2+2, тарга)</b>	
Обвес из уретана Stillen (2 бампера и пороги)	\$1600
Передние двери, изготовлены на заказ	\$1500
Карбоновые зеркала Craft Square	\$650
Карбоновый капот Vis Racing	\$1000
Пластиковая вставка в крышку багажника	\$700
Передние аэродинамические элементы на бампере	\$300
Задняя оптика 1998 г.	\$650
Замена передних фар на воздухозаборники	\$350
Обклейка машины винилом в соответствии с бренд-буком Federal — компания ProVinyl	\$500
Акриловые стекла за исключением лобового	custom
Передние диски Rota 18x8.5	\$1250
Резина передняя Federal RS-R 595 225\40 R18	\$300
Задние диски Nissan 18x9.5	
Резина задняя Federal SS 595 255\35 R18	\$220
Фронтальный воздухозаборник	\$200

**ПРОЧЕЕ**

Пластиковый бензобак	\$300
Алюминиевые бочки (расширительный и омывателя) изготовлены на заказ	custom

**AKG**

**Infinity**  
 TECHNOLOGY • PERFORMANCE • DESIGN

**harman/kardon**  
 Designed to Entertain™



### Отдыхайте! Вы в надежных руках.

Работаете Вы или отдыхаете, наслаждаетесь любимой музыкой с наушниками AKG или смотрите захватывающий блокбастер с аудиосистемой домашнего кинотеатра от JBL и видеосистемой Harman/Kardon, играете в игру на компьютере со звуком мультимедийной системы от всемирно известного производителя Harman International, знаете, Ваш отдых – наша забота! Все продукты от мирового лидера по производству домашней и мультимедийной техники – компании Harman International создаются для истинных ценителей качественного аудио и видео! Не терзайтесь поиском, просто выбирайте лучшее.

**H Harman International**



РЕКЛАМА

**JBL**

**MMS**

За информацией о ближайшем дилере продукции JBL, Infinity, Harman Kardon, AKG в России обращайтесь – ЗАО «Фирма «ММС». Тел.: (495) 788 1700; www.mms.ru; e-mail: mms@mms.ru Розничная торговля в интернет-магазине www.harmanshop.ru Тел.: +7 (985) 224 3118; +7 (985) 224 3114 Телефон «Горячей линии» службы Технической Поддержки – 8-800-333-0323 (звонок по России бесплатный).

© 2009 Harman International Industries, Incorporated. Все права защищены. JBL, Infinity, Harman Kardon, AKG – зарегистрированные торговые марки Harman International Industries, Incorporated.

# ИСКУССТВО МАСКИРОВКИ

Кто хоть раз был на соревнованиях по автозвуку, наверняка заметил, что бережно восстановленные автомобили старых марок всегда собирают вокруг себя немало зрителей. А все потому, что в сам процесс реставрации вкладывается частичка души.

ТЕКСТ Антон Николаев **ФОТО** Студия „Интей“





## **ВАЗ-2101**

**Владелец**  
Студия „Интей“

**Место прописки авто**  
Санкт-Петербург

**Начало проекта**  
август 2008



КУЗОВ

СДЕЛАНО В СССР

Берясь за такой проект, для начала надо привести в порядок кузов. Автомобиль был разобран „до железа“ и даже больше (что в данном случае означает, что некоторые кузовные элементы срезались и шли под замену), тщательнейшим образом обработан и заново покрашен. Желтый цвет был выбран из заводской гаммы тех лет.

Стоит ли говорить, насколько скупулезно отреставрированы в этом автомобиле и все мелкие элементы. А те, которые восстановлению не поддавались, были заменены, но не просто первыми попавшимися в ближайшем магазине запчастей, а непременно оригинальными, с клеймом „сделано в СССР“.

Еще один отечественный проект — VAZ-2109, модификации которого сводятся к динамике, — на с. 076

„Золотая копейка“ питерской студии „Интей“ — одна из таких. В этом автомобиле удивительным образом сочетаются два, казалось бы, несовместимых понятия — „сток“ и „развитая мультимедийная система“.

Что такое сток для автомобиля, спроектированного в 60-х годах, говорить, наверное, не нужно — „продвинутое аудио“ тех лет состояло только лишь из радиоприемника А-370М1Э, в остальном же салон был абсолютно голый. Но сохранить первоначальный вид — как раз и было основной идеей проекта.

БОРЬБА ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

Первым делом, кузов был тщательно обработан вибродемпфирующими материалами, потому как отсутствие нежелательных звуков — основа качественного звука. Дальше дело за проводкой. Если делать ее по суровым правилам автозвуковых соревнований обычными методами, то о стиле „сток“ можно было бы забыть — ее присутствие в подкапотном пространстве сразу было бы видно.

Решение оказалось неожиданным и оригинальным. Силовые кабели были „одеты“ в механическую защиту и пропущены от аккумулятора в салон через... лонжероны! Мало того, что это гармонично вписалось в общую концепцию, так еще и принесло дополнительные бонусные баллы на судействе инсталляции.

К слову, стоит особо упомянуть и об аккумуляторе. Сохранение стилистики требовало поставить под капот изделие тех лет, а современная аудиосистема требовала применить более надежный и уместный гелевый аккумулятор. На извечный вопрос, поставленный в свое время еще Чернышевским, ответ нашелся довольно



скоро. Поместить гелевый аккумулятор... внутрь штатного! Сказано — сделано.

Все „потроха“ допотопного БСТ-55 были безжалостно изъяты из корпуса, сам корпус разрезан и склеен заново, но уже по размерам гелевой „Оптимы“, и вся эта конструкция водружена на свое законное место, всем своим видом изображая аккумулятор 70-х годов, но при этом являясь вполне „продвинутым“ современным устройством. В итоге и стилистика не пострадала, и вся аудиосистема получает нормальное питание.

33 ЦИФРОВЫХ УДОВОЛЬСТВИЯ

Сложность установки аппаратуры в „Копейке“ заключалась в том, что в „пустом“ салоне этого авто скрытно разместить все компоненты мультимедийной системы крайне сложно. Но сложно — еще не значит невозможно. Для



## СОВЕТОЛОГИЯ



СТУДИЯ „ИНТЕЙ“  
[АВТОР ПРОЕКТА]

### КАК ПОДГОТОВИТЬ АВТОМОБИЛЬ К УЧАСТИЮ В СОРЕВНОВАНИЯХ ПО АВТОЗВУКУ?

- [1]** Для участия в соревнованиях по автозвучке обязательно иметь самый современный автомобиль, главное — грамотно построить звуковую систему.
- [2]** В качестве источника можно установить не только CD- или DVD-ресивер, большие возможности открываются при использовании компьютера. Отступать от общепринятых стандартов иногда бывает полезно.
- [3]** Установить аудиосистему в стиле stock порой бывает сложнее, чем в стиле custom. Но при грамотном подходе результат может превзойти все ожидания.

начала необходимо четко определиться со схемой. На роль головного устройства решили взять не банальный ресивер, а... компьютер Acer 3600L. Ну, а имея в распоряжении такой мощный инструмент, тут же захотелось расширить возможности, возложить на него еще и дополнительные обязанности. Соответствующие модули (GPS, GSM, TV-тюнер, Bluetooth... вплоть до модуля беспроводного микрофона для караоке) подключаются к нему через USB-хабы. Звуковые же обязанности взяла на себя внешняя звуковая карта M-Audio ProFire. Ее разместили рядом с усилителями — так межблочные кабели получились предельно короткими. Соединение с компьютером осуществляется по „цифре“, которая не так подвержена влиянию наводок. Карте и усилителям отвели место под специально переделанным



для этих целей задним сиденьем, а чтобы обеспечить достаточную вентиляцию, воздух через них гоняют два кулера. Кстати, эти усилители имеют не только аналоговую связь со звуковой картой, но и связаны с компьютером через USB по фирменной шине Steg Link, позволяющей контролировать их параметры. Сам же компьютер расположился внутри приборной панели, изготовленной из стеклопластика и полностью повторяющей форму штатной.

Поскольку раскатывать на автомобиле лютой зимой никто не собирался, было решено, что место дефлекторов обдува лобового стекла теперь можно использовать под динамики центрального канала, а сами воздухопроводы удалить. В „походном“ состоянии панель выглядит совершенно стоковой, но при включении системы оживает, и на свет выезжает монитор с сенсорным экраном. Эта моторизированная конструкция как раз и заняла место воздухопроводов. Впрочем, сама печка осталась в рабочем состоянии и при необходимости может быть использована по своему прямому назначению.

Вместо крышки бардачка теперь полноценная компьютерная клавиатура. Но самое интересное, что часть управления всем этим цифровым богатством взял на себя... тот



самый архаичный A-370M13. Правда, теперь у него совсем другая начинка, и вместо приемника он представляет собой мультимедийный контроллер. Пожалуй, единственное, что осталось выполнять в нем свои прежние функции — регулятор громкости.

### ОТКУДА ЗВУК?

С размещением основных компонентов разобрались, теперь дело за не менее важной частью — акустическими системами. Динамики не несут на себе никакого логотипа или лейбла, они изготовлены в единичном экземпляре специально для этого проекта. Но как установить их так, чтобы не нарушить первоначальный вид салона? Для фронтальной акустики такие места нашлись в кик-панелях.

Чтобы звук не шел откуда-то из-под ног (ведь динамики достаточно низко), пришлось применить весь накопленный опыт в построении автомобильных аудиосистем. Один из секретов — рупорные высокочастотники. Они позволили значительно поднять звуковую сцену. Минисабвуферы тоже расположены впереди, но уже в корпусах под сиденьями.

Было решено применить акустическое оформление типа „бандпасс 6 порядка“. При этом сам динамик оказался скрытым, а звук в салон попадает через два фазоинвертора. Такой тип корпуса требует очень тщательного просчета параметров, малейшее изменение объема или длин портов могло бы нарушить задуманное.

Для тыловой акустики (здесь ей отведена особая роль, поскольку строится не просто „звуковая“, а мультимедийная система) место нашлось в широких задних стойках.

### ПО ДОСТОИНСТВУ

Первое выступление „Золотой копейки“ на автозвуковых соревнованиях ЕММА состоялось на Волгоградском этапе.

Дебют был признан весьма и весьма удачным, проект по достоинству был оценен судьями, выставившими достаточно высокие



SPECLIST

### ВАЗ-2101 (1973)

Мощность 55 л. с.

#### Доработки

#### ДВИГАТЕЛЬ

(стандарт: объем — 1,3 л)

Восстановление до состояния нового

#### ТРАНСМИССИЯ

(стандарт: привод — задний, КПП — 5, механика)

Восстановление до состояния нового

#### КУЗОВ

(Стандарт: 4-дверный седан)

Восстановление до состояния нового

#### ИНТЕРЬЕР

Торпедо из стеклопластика

Компьютер Acer 3600L

Сенсорный монитор в панели приборов

Монитор в багажнике

Видеорегистраторы дорожной обстановки

Камера заднего вида

WEB-камера

Модуль GPS

Модуль GSM

Модуль Bluetooth

Модуль Wi-Fi

Модуль беспроводного микрофона

Игровой джойстик

Внешняя звуковая карта M-Audio ProFire

Усилитель НЧ-звена Steg K2.04, Усилитель СЧ-звена Steg K2.02, Усилитель ВЧ-звена Steg K2.01

Усилитель центрального и тыловых каналов Steg K2.02

Минисабвуферы под передними сиденьями

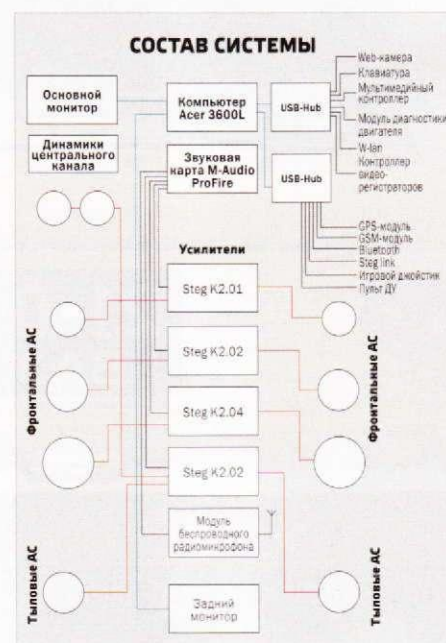
СЧ и ВЧ динамики в кикпанелях

АКБ гелевый Optima, встроены в БСТ-55

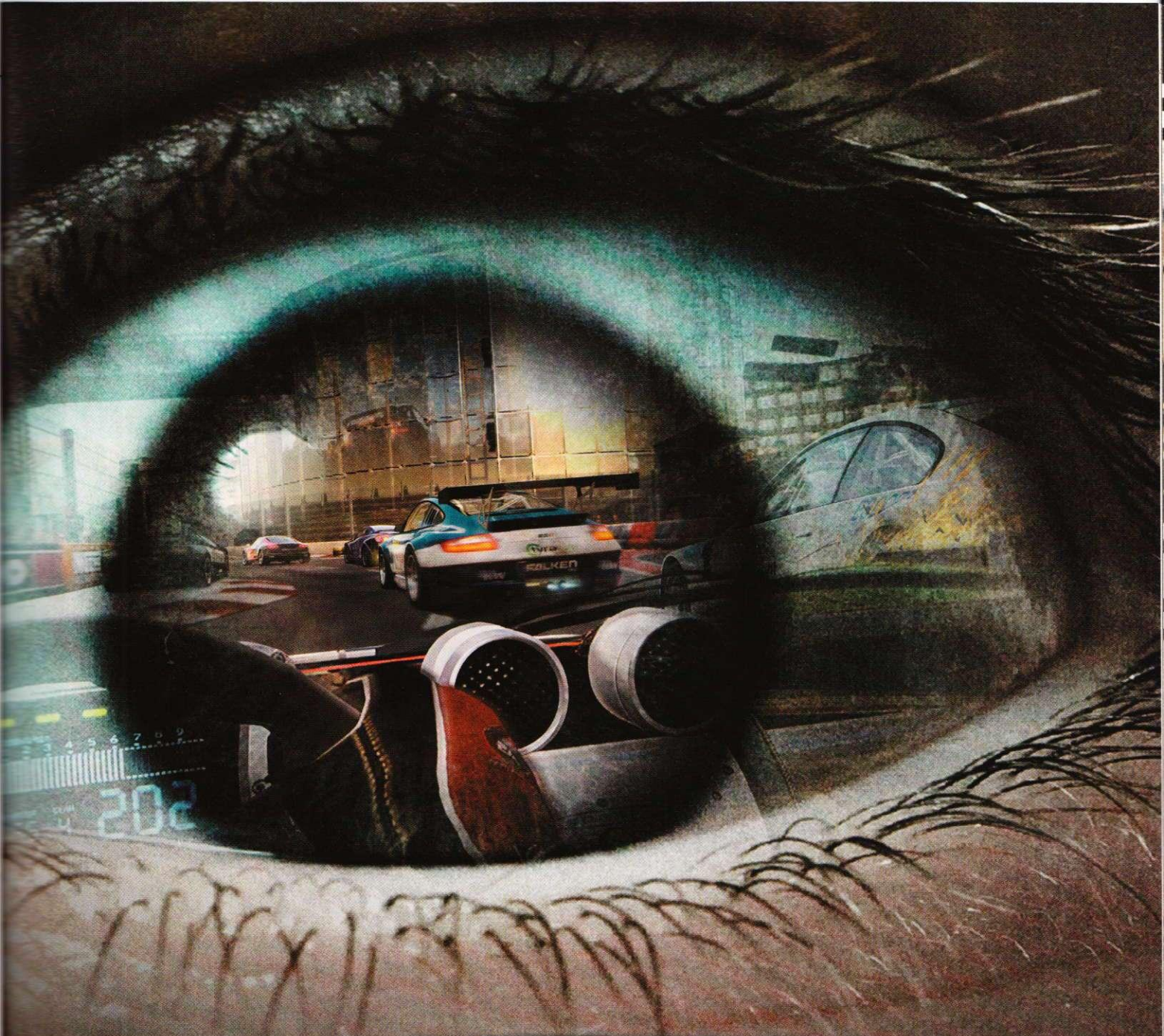
баллы как за звук, так и за установку. И это несмотря на то, что тогда еще не все задуманное было реализовано!

Благодаря удачному выступлению „Копейки“ в течение сезона был заработан пропуск на Финал, и 8 августа в Москве произошло то, чего ожидали многие.

„Копейка“ теперь вписана золотыми буквами не только в историю автопрома, но и в историю автозвуковых соревнований как Чемпион России в классе „Мультимедиа Эксперт“ и бронзовый призер в „звуковом“ классе „Мастер 5 каналов“!



**Для тех, кто не успел побывать на финале Чемпионата России по автозвуку и тюнингу ЕММА — репортаж на с. 114**



**NEED FOR SPEED**

# SHIFT

**ДУМАЙ БЫСТРО. ГОНИ БЫСТРЕЕ.**



[WWW.NFS.RU](http://WWW.NFS.RU)  
[WWW.NEEDFORSPEED.COM](http://WWW.NEEDFORSPEED.COM)

**В ПРОДАЖЕ С 17.09.09**

© 2009 Electronic Arts Inc. Название и логотип EA, название Need for Speed и символ "N" являются товарными знаками или зарегистрированными товарными знаками Electronic Arts Inc. в США и/или других странах. Все права защищены. Ferrari, Zonda F, Zonda R и логотипы Ferrari являются товарными знаками и/или другими интеллектуальными свойствами Ferrari Automobile и используются Electronic Arts по лицензии. Nissan название, логотипы, знаки и элементы дизайна продуктов Nissan являются товарными знаками и логотипами на интеллектуальную собственность Nissan Motor Co., Ltd. и используются Electronic Arts Inc. по лицензии. Porsche, Porsche Carrera GT и Carrera являются зарегистрированными товарными знаками Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Лицензировано соответствующими владельцами. Торговые знаки, права на дизайн и авторские права используются с согласия владельца Audi AG. Авторские права на товарные знаки и права на элементы дизайна, тем или иным образом связанные с Lamborghini, Lamborghini with Bull и Shield Device, используются по лицензии Lamborghini ArtiMarca S.p.A., Италия. Название и логотип BMW, а также обозначения модели являются товарными знаками BMW AG и используются по лицензии. Ford Oval и марки изготовителя являются зарегистрированными товарными знаками, принадлежащими и лицензированными Ford Motor Company. Товарные знаки General Motors используются Electronic Arts по лицензии. Название, элементы дизайна и символика всех продуктов принадлежат соответствующим владельцам и используются с разрешения Microsoft, Xbox, Xbox 360 и логотипы Xbox являются торговыми марками группы компании Microsoft и используются на основании лицензии, предоставленной Microsoft. Все прочие товарные знаки являются собственностью соответствующих владельцев.



[www.pegi.info](http://www.pegi.info)

Будь в игре!





# И ЭТО ТОЛЬКО НАЧАЛО

**Банальный вопрос, что для вас тюнинг? Жесткая доработка мотора, ходовой, перетряска электроники? Для героя этого материала тюнинг — это возможность сделать свой автомобиль по-настоящему эксклюзивным и узнаваемым.**

**ТЕКСТ** Светлана Парфенова **ФОТО** Светлана Парфенова

Еще до покупки этого Lancer'a, Владимир, владелец машины, хотя и знал, что стандартным авто долго не останется, но что это будет так глобально предположить не мог... Все началось с колес. Пока машина была стандартного голубого цвета, на ней стояли 18-е хромированные „звезды“, потом — черные с хромированной полкой. Сейчас уже третий комплект 18-х дисков — разноширокие Zauber, покрашенные в черный цвет с добавлением золотого напыления.

## Под нож первым

Но хронике смены „обувки“ сопутствовали изменения другого характера. Первым под нож отправился выпуск. Норма „Евро-4“ — это, конечно, счастье для бобров и прочей живности, вот только душат они и без того неадекватные 142 лошадиные силы 2-литрового атмосферного мотора. Чтоб хоть как-то сгладить этот экологический эффект, а попутно и изменить звук машины было решено установить „банку“ ProSport, а через месяц еще одну, для

симметрии. Затем появился фильтр нулевого сопротивления, правда сначала машина отказалась ехать с полной мощностью — с размерчиком ошиблись, и эффект получился обратный. Но разум человеческий возобладал над силой турбулентных потоков воздуха на впуске и все заработало как надо.

## В черном цвете

Салон перешит черной кожей, установлен подогрев сидений, ремни безопасности APC. С этого начался тюнинг интерьера. Автомобиль затонирован самой черной пленкой (самое мягкое выражение характеризующее это явление — два раза по сто). Задняя оптика так же уведена в черный цвет, при помощи специальной краски, так что не нервничайте борцы за безопасность. Светопропускная способность изменилась незначительно. Позже добрались до фар — заменили их на линзованную оптику.

Все, что было сделано, — заслуга Андрея, сочувствующего владельцу товарища. Кстати жабры на крыльях и капоте, его же рук дело.



**MITSUBISHI LANCER X GT**

**Владелец**  
Владимир



**Место прописки авто**  
Одесса, Украина

**Род занятий**  
профессиональный теннисист,  
тренер по теннису



**Лир, отступление от редакции:** как-то по молодости, владея Honda Integra DC5, очень захотелось нарисованные жабры на крыльях. Я обратился к своему старому знакомому, которого все любя называли Евгенич. И что вы думаете, через пару дней я стал обладателем машины с... Собственно, с тем, что хотел. Единственное, что смущало — каждый второй, увидев сие творение, имел неосторожность спрашивать: „А зачем тебе эти жировые складки на крыльях?“ Но к герою рассказа это отношения не имеет.

Д. А.

#### Следующим пунктом

Был заказан обвес в стиле MMC Lancer Evolution X, точно его копирующий. А пока обновка ехала из-за моря-океана (это метафора, с географией у нас не так плохо) машина обзавелась карбоновым антикрылом APR, и синей краской на суппортах. Когда же, наконец, долгожданные бампера и пороги заняли свое место на автомобиле, Володя решил поучаствовать в автовыставке в Киеве. Под эту песню и покрасили все, что было можно оран-

жевым, а что нельзя — черным. Кстати, цвет этот (оранжевый) непростой. Ночью, пока не выедешь на свет, машина становится бледно-желтой. А утром, с первыми лучами солнца она превращается в Evo, как оборотень... что, впрочем, тоже плод моей разыгравшейся фантазии. Тогда же хромированный раздвоенный выхлоп заменили на карбоновый. Поставили новые диски, но так как задние колеса (9.0x18 с резиной 275/35) шире, чем передние (8x18 с резиной 245/40), задние арки пришлось раскатать.

По срокам к выставке ребята немного не успевали, так что, сделав из стекловолокна форму фар, они временно установили простую тайваньскую оптику, покрашенную в черный матовый. Позже она уступила место заново изготовленной, по средствам смешения линз Hella и диодной ленты, вместо поворотников. А уж совсем недавно в фарах был сделан воздухозаборник. Вообще головной оптике уделили очень много труда, времени и денег. Это был самый сложный процесс, зато получилось на славу. И в самом конце, для устрашения соучастников дорожного движения сверху центрального воздухозаборника были установлены два кровавых клыка. Нет, все-таки про оборотня была не шутка...





# ОБРАЗЕЦ

**Lexus LX (он же Toyota Land Cruiser) — образец мужественности от японского концерна. Где вы еще найдете столько мощи, уверенности и простоты за такие деньги?**

**ТЕКСТ** Геннадий Бобров **ФОТО** Павел Блюденов

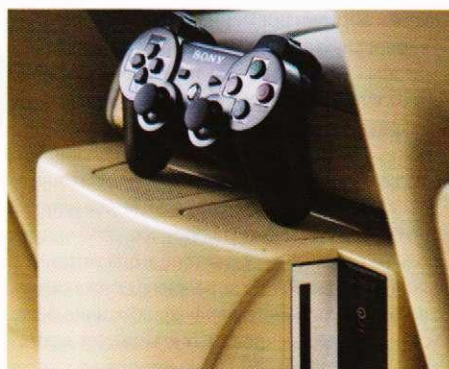
Но добавить шарма, шика и комфорта возможно и этому автомобилю. Один из рецептов нам подсказала (надеемся, уже знакомая вам) студия индивидуализации ASV „Лексус-Измайлово“ в лице ее руководителя Сергея Антипенко.

„Для начала возьмите автомобиль, — говорит Сергей, — по возможности новый. Определите потребности и приступайте. Для большей уверенности можем порекомендовать пойти

несколькими путями (можно выбрать один из них, а можно использовать все одновременно, как в случае, который мы рассматриваем в качестве примера. Если к динамике претензий нет, задумайтесь над тормозами. Это большой и тяжелый автомобиль, улучшить тормозную динамику не будет лишним. Можно играть с компонентами (колодки + диски + суппорты), но мы, решив не размениваться на мелочи, установили уникальные тормозные механизмы Brembo

GT в комплекте с дисками из топовой линейки итальянского производителя. Количество таких комплектов в России можно пересчитать по пальцам одной руки. Если вы спросите об эффективности, то комментарии владельца в полной мере отвечают на этот вопрос: „Эти тормоза не раз спасали меня от крупных неприятностей“. Именно поэтому рядом с бамперами появились дуги безопасности, с эстетической точки зрения, отчасти напоминающие обновленные колесные диски Antera.

Персонализация внутреннего убранства автомобиля — тот пункт доработок, который



## ЛЕКСУС- "ИЗМАЙЛОВО"



**Сергей Антипенко,**  
руководитель студии  
индивидуализации ASV  
„Лексус-Измайлово“



тельно установлен еще один DVD-чейнджер, на каждый экран может выводиться своя картинка (с игровой приставки, DVD, ТВ, навигации) независимо от того, что показывают другие мониторы.

Каждому свое: один ребенок играет, другой смотрит мультики, у водителя на центральном мониторе отображается навигация, а взрослый пассажир, сидящий сзади, смотрит на центральном потолочном мониторе, например, телепрограмму или навигацию с переднего монитора. У каждого свои наушники, никто никому не мешает, в том числе и водителю. Установлен зарядный комплекс, для подзарядки просто нужна рядом розетка на 220 вольт, зарядное устройство встроено в автомобиль.

Поскольку машина на пневмоподвеске, трудно сразу заметить, что колесо проколото, но благодаря числовым значениям установленных датчиков давления и температуры в шинах водитель всегда точно знает, какое давление в каждом колесе. Это очень удобно при



будет актуален всегда. Он как одежда. В нем нет универсальных решений и сочетаний. Обратите внимание на сочетание двух цветов кожи в салоне, перетяжку торпедо с именной вышивкой и элегантные шторы на задних стеклах, дорогие сорта дерева и нежную алькантару со строчкой на потолке. Стоит и отметить огромную работу, проведенную с мультимедийными и электронными системами машины.

Посмотрите на полностью интегрированную систему Mircom в заводскую навигацию с обновлением пробок в режиме онлайн и картами всей России, многофункциональный экран

touch screen с сохранением всех функций. А для маленьких пассажиров на задних сиденьях установлена игровая приставка и мониторы в подголовниках неприлично большого размера (для их инсталляции пришлось полностью переработать конструкцию).

Более того, для установки Sony Playstation была полностью переделана консоль между передними сиденьями, а блок управления климат-контролем и штатной мультимедийной системой перенесен на потолок, где под него был изготовлен подиум. Кстати говоря, система является полностью независимой, дополни-

дальних поездках. Пневмосигнал (гудок как у паровоза) значительно облегчит процесс обгона других участников дорожного движения. Ну и всякие приятные мелочи, вроде Webasto, накладок на зеркала с указателями поворота, серьезных охранных комплексов и многого другого.

Но самое приятное из всего этого, что даже при столь существенных доработках автомобиль остался на гарантийном дилерском обслуживании, что есть прямое свидетельство того, что в России появляется культура тюнинга.



# БЕСКОМПРОМИСНЫЙ

Cadillac Escalade — автомобиль, сотканный тонкими нитками компромиссов. Брутальный полноприводный внедорожник, сделанный на базе мини-фургончика Tahoe, в полной мере одобренный символами свободной Америки, но при этом сохранивший сомнительные достоинства ходовой части предшественника и получивший мощь магистрального тягача, причем в сочетании с дорогими сортами кожи и дерева внутри. Сомнительная концепция для автомобиля, претендующего на премиум-сегмент. Однако и это можно исправить. Например так, как это было сделано в компании SweetCars.

**ТЕКСТ** Геннадий Бобров **ФОТО** Алексей Миляев





При такой постановке задачи необходимо сначала подойти к проблеме концептуально, а после подбирать решение. Что, в общем, и было сделано.

### Начать решили с экстерьера

Хромированные решетки радиатора, жабры, молдинги и эленги на крыше отлично смотрятся в гетто, но слишком аляповаты для деловых встреч в бизнес-кварталах.

Работы по удалению хрома начались одни из первых. За счет этого машина приобрела большую строгость, а „нечистая“ линия крыши (без релингов) визуально удлиняла силуэт машины и делала его более приземистым. В таком виде Cadillac куда больше напоминает лимузин-универсал, чем гангста-мобиль. Дальнейшие модификации продолжались в том же направлении. Во всевозможные оптические элементы устанавливали ксеноновые лампы, а последним штрихом стали могучие колеса — 22 дюйма.

### Проблемы

В стандарте у машины две проблемы. Первая — тормоза, использование которых сравнимо с аналогичным процессом на товарном поезде, перемещающемся по Байкало-Амурской магистрали (то есть тормозной путь примерно три километра, да и приступить к торможению необходимо заблаговременно). Вторая проблема — подвеска, отлично подходящая для перевозки картошки между Техасом и Айовой, но спорная для комфортного использования в городе.

### Решения

Как изменить подвеску на американском фургоне? Самое логичное — использовать пневмоэлементы. Что ж, подвеска заказана, и уже лежит перед инженерами — подушки, ресивер и управляющие элементы.

Для установки потребовалась переварка чашек, еще пару движений. И вот образ комфорта и великолепия уже воплощен (для справки: комплектов, специально предназначенных для этой модели, не существует, и установка велась впервые в мире).

Момент включения... И перед нами... КВН — купил, включил, не работает. Не то что бы совсем, но любой камушек на скорости 40 км приводит кузов в дикую амплитуду. Тщательный анализ выявил, что задние подушки выше передних, а они в свою очередь рассчитаны на заведомо большее давление и фантастическую массу.

Вывод напрашивался сам собой: перед инженерами лежала подвеска для лоу-райдинга. На правильность этой версии указывал и пульс управления с четырьмя регулировками — для каждой стойки в отдельности! Методом дедукции было решено, что такие характеристики не совсем устроят владельца машины, и факт приемки машины по окончании работ может привести к трагедии.

Что делать дальше? За неделю подвеска была полностью переделана. Взяв за основу уже имеющиеся компоненты, мастера SweetCars разработали совершенно новую систему, синхронизированную со штатной (подкачки амортизаторов), и обладающую функциями регулировки клиренса и выбора оптимальных ходов, пригодную для комфортного передвижения.

„Теоретически теперь мы можем любую машину оснастить пневмоподвеской“, — не без гордости отмечают в SweetCar'e. При этом осталось ручное управление каждой стойкой в отдельности, что весьма удобно при диагональных вывешиваниях.

С тормозами работа получилась менее творческая, но не менее эффективная. Вместо стандартных тормозных механизмов установили суппорты AP Racing, с дисками в два раза больше стоковых. Шланги по началу были армированные. Но в последствии их заменили на традиционные, ввиду большей надежности.

### Как удивить искущенного владельца?

Перейдем к основному и самому обширному пункту доработок — интерьеру. Этот Escalade должен был стать больше чем просто вместительным полноприводным автомобилем. Передним ставилась задача не только покорить роскошностью, но и удивить, искущенного в таких делах владельца.

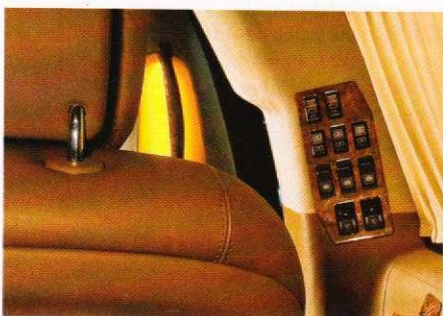
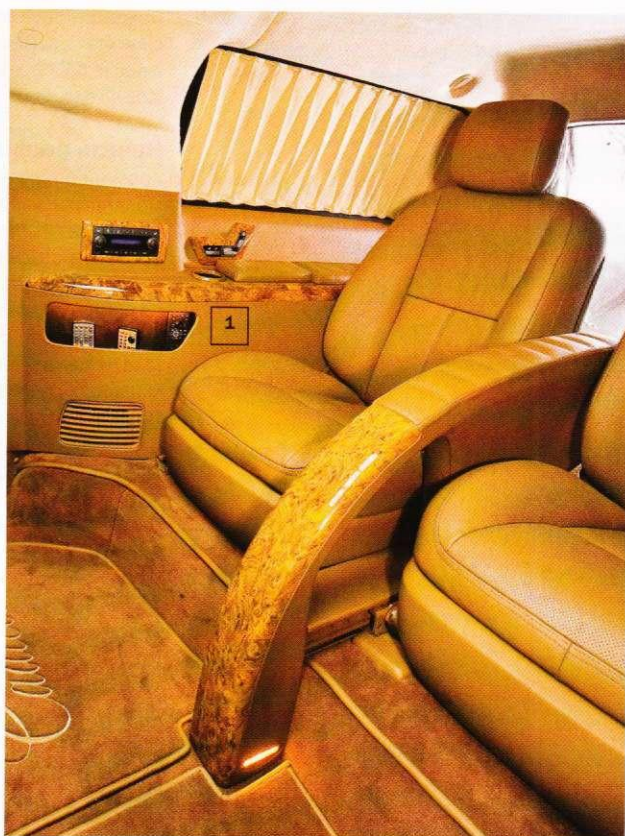


## CADILLAC ESCALADE

Ателье  
SweetCars



Место прописки  
Москва  
Вид деятельности  
профессиональная доработка  
и продажа эксклюзивных  
автомобилей



1 Управление климат-контролем вынесено на отдельную панель.

2 Шторки на задних сиденьях придают оттенок эксклюзивности и уюта.

Journal-plaza.net

## ВРЕМЯ ПОСТРОЙКИ АВТО — ПОЛГОДА

Для начала салон разделили на две функциональные части. Первая — кабина с двумя сиденьями. Она осталась практически без изменений, за исключением доработки парктроника (штатный, знаете ли, в полтора метра от препятствия выдает одно тихое „пи“, остальные сигналы поступают после приближения на критические 30 см, когда уже мало что можно исправить).



Вторая часть — „бизнес-класс“. Для разработки этого интерьера был приглашен дизайнер из Строгановки. И по обыкновению, из трех конечных эскизов заказчиком был выбран самый креативный и самых сложный. Основная сложность состояла в очень элегантном, почти воздушном, но трудно реализуемом, с технической точки зрения, подлокотнике. По признанию руководителей проекта, мастера, когда увидели эскиз, были сильно шокированы. Только на эти работы ушло три недели.

Следующая задача — замена заднего ряда сидений. Согласно ТЗ вместо штатных диванов тут должны были быть кресла от MB W221 с сохранением всех регулировок. Как и во многом, все нестандартные работы приходится выполнять опытным путем, экспериментируя по ходу сборки. Так получилось и в этот раз, зато в результате у компании появился специ-

альный блок управления этими сиденьями, уникальный в своем роде.

Еще один предмет гордости — потолочная люстра. За основу взяли вариант используемый в Maybach. По каталогу выбрали понравившееся дерево для отделки, с редким для наших широт именем айбона (используется в отделке интерьеров высшего класса). Добавьте чешское стекло, светодиодную подсветку, и вот люстра готова.

Путем долгих экспериментов была подобрана кожа (под цвет дерева) и прочие высокобюджетные материалы.

В какой-то переломный момент, по признанию авторов проекта, уже никто не верил в успех. Но получившаяся картина заставила одну сторону вздохнуть с облегчением, а вторую — с удивлением. И это стало лучшей наградой.

*Sweet Cars*

your toys grow up with you



Изменяем  
автомобиль  
под Ваши задачи

SWEETCARS.RU +7 (905) 755 2222

## ВАЗ-2109

**Владелец**  
Иван

**Место прописки авто**  
Москва

**Род занятий**  
оценка ТС

**Время на постройку**  
с 2003 года

**Самый сложный мод**  
мотор

**Самый любимый мод**  
дресселя





# НЕСТАНДАРТНЫЙ СТАНДАРТ

— Машина появилась из-за угла ангара неожиданно. Боевой упрямый развал передних колес, упругие переваливания в целом низко посаженного кузова через швы и неровности дорожного покрытия, кирпич масляного радиатора Mosca виднеющийся сквозь резаный пластик капота и приятное посапывание дросселей.

ТЕКСТ Дмитрий Колотилин    ФОТО Алексей Трошкин



Такие машины вызывают искреннее уважение у понимающих людей, независимо от их взглядов на то, каким должен быть настоящий автомобиль. На моих глазах, во время съемки, машину облепили мастера, занимающиеся доработкой STi и EVO из компании, находившейся по соседству, а за ними подтянулись и их клиенты. Тут же со всех сторон послышались возгласы: „А у меня была когда-то восьмерка!“, улыбки, воспоминания и восторги по поводу наполнения подкапотного пространства.

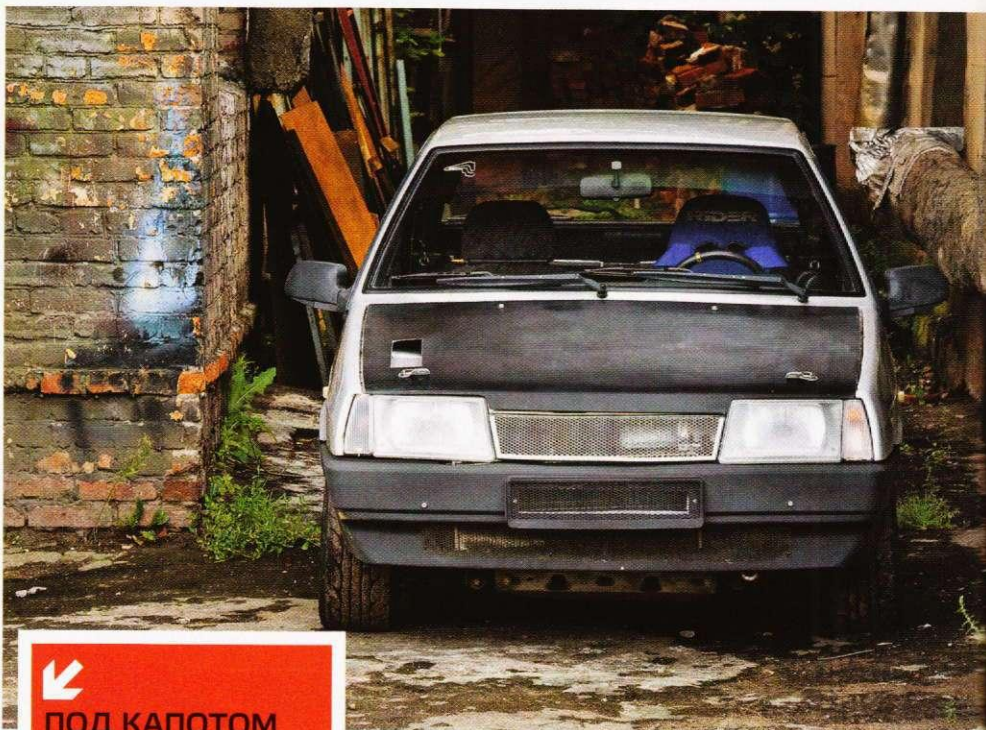
### Функциональная красота

А когда публика разошлась, скромное и одновременно пышущее злобой серебряное нечто устало на нас. Прелесть машины, как это ни странно, в относительно не тронутой внешности. Никакой „порнографии“ в виде китайских побрякушек, оптики, спойлеров или „модных“ обвесов. Простая, функциональная красота. Взгляда хватает, чтобы понять: главное тут — технические характеристики, все остальное после. Даже рыжие пятна дверей не вызывают негатива, а воспринимаются как следствие постоянного участия в зимних спринтах.

И все же тем, кто захочет презрительно хихикнуть и покрутить у виска, напомним, что АДМ „Мячково“ эта машина проезжает за вполне взрослые 2,00,547. Это рекорд для отечественных бескаркасных автомобилей на этой трассе и весьма неплохое время относительно более мощных и дорогих конкурентов.

### Становление

История машины ценна тем, что большинство владельцев быстрых машин проходило подобное и будет проходить вновь и вновь, начиная доработки со своего первого и на тот момент



### ПОД КАПОТОМ

[1] Масляный радиатор Mocal.

[2] Впуск на базе дросселей Toyota 4A-GE Silver Top.

[3] Распределительные валы TRS3.

[4] Регулируемые шкивы распредвалов.



**ПРАКТИЧЕСКИ  
ВСЕ МОДИФИКАЦИИ  
ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ДИНАМИКИ,  
ПОЭТОМУ МАШИНА ВНЕШНЕ  
НЕ ДАЛЕКО УШЛА  
ОТ СТАНДАРТНОЙ**



## СОВЕТОЛОГИЯ



**ИВАН**  
[АВТОР ПРОЕКТА]

**[1] Основные трудности постройки ВАЗа**, в том числе и этого, часто возникают из-за того, что многие детали не стандартные, их нужно изготавливать на заказ, а это время, деньги. Но все преодолимо.

**[2] Концепция**, если вы решили заниматься модификацией всерьез и надолго, сводится к одному: забудьте о компромиссах. И начните с того, что купите второй автомобиль, на каждый день (или проездовой на общественный транспорт). Режим эксплуатации боевого автомобиля отныне таков: „Спокойно доехать до соревнований, а там постараться выложиться по полной“.

**[3] Стоит ли вкладывать такие деньги в ВАЗ?** А это уже каждый для себя должен решить сам. С тем же успехом можно задаваться вопросом, а стоит ли дорабатывать Civic, по цене нового седана бизнес-класса? Или собирать марки, например, ВАЗ — это такое же хобби. Все зависит только от ваших желаний.

И однажды попал на соревнования „Подъем на Холм“, которые проходили на Воробьевых горах. На тот момент там собиралось много автогонщиков на различной технике, в том числе и на раллийной.

„Было интересно наблюдать за этими соревнованиями, так же можно было посмотреть машины, порасспрашивать владельцев. Меня тогда очень поразил Малышев Александр, который ехал быстрее многих более мощных иномарок на своей, особо ничем непримечательной 2108. Так же как и Дмитрий (Диметр), объезжавший на „восьмерке“ очень многих. Я познакомился с ними. Наверное, так и „разлился“ всем этим — гонками, машинами, доработками. Тогда же впервые сам поучаствовал в ПХ. Результаты были, конечно, не ахти, но с чего-то же надо было начинать“.

### Модификация и тренировки

Постепенно машина модифицировалась, тренировался и Иван. В какой-то момент мотор девятки захандрил, стал дымить, и было принято решение на преобразование двигателя из 8-клапанного карбюраторного, в 16-клапанный инжекторный объемом 1600 см<sup>3</sup>. „Прочитал статью о переделке на team-rs и поехал в гараж разбирать-собирать. Это было, прямо



### СОВЕТ № 3

Осенью часто накапывает плохое настроение и усталость. Но теплые ванны помогут вашему организму справиться с усталостью и восстановить свои силы. Принимать ванну надо до еды или через 1,5–2 часа после нее. А еще лучше, если вода не будет закрывать область сердца. Релаксируйте, отдыхайте и ни в коем случае не думайте о проблемах.

единственного автомобиля. К тому же она наглядно демонстрирует, зачем этот автомобиль тут вообще. Да-да, все это ниже, причем подробно с основными действующими лицами и комментариями владельца. А любители побурчать найдут подробный список железа в списке доработок.

Слово Ивану, владельцу машины: „Изначально автомобиль модифицировался с тем расчетом, чтобы ездить на машине каждый день. Исходя из этого и были произведены доработки: расточил карбюратор, поставил распредвал от „десятки, а потом еще какой-то с подъемом клапанов побольше, подрезал пружины, поставил газовые амортизаторы, тормоза передние сменил на вентилируемые, колеса на 14-е“.

скажем, непросто, когда в гараже -15 градусов, крутить какие-то гаечки без перчаток“.

Как можно догадаться, без проблем не обошлось. Неправильно собрали проводку, и машина не хотела заводиться, но спасибо друзьям, помогли, после чего машина ушла на обкатку. После обкатки были произведены еще некоторые доработки по мотору, затем он был отстроен.

„По прикидкам на выходе на тот момент получилось сил 130, на стенде я так и не замерялся. Попутно наступил очередной весенне-летний сезон соревнований, и я ринулся в бой. Там познакомился с очень многими людьми, с которыми боролся на трассе. На спринтах было получено большое количество кубков, медалей, и, главное, опыта. Мне даже удалось

## SPECLIST

### ВАЗ-21093 (2001)

Мощность	180 л.с
Крутящий момент	190 Нм

Доработки	Стоимость
-----------	-----------

#### ДВИГАТЕЛЬ

(стандарт: объем — 1,6 л, индекс мотора — 11193)

Поршни KS доработанные Профессором (РПД)	\$100
Шатуны стандартные облегченные, развешенные	\$100
Впуск на базе дросселей Toyota 4A-GE Silver Top	\$500
Фильтры Pipercross	\$100
Головка блока 2112 LMS 31x27	\$600
Прокладка ГБЦ от „Приоры“	\$40
Распределительные валы TRS3	\$250
Регулируемые шкивы распредвалов	\$50
Модифицированная система зажигания	\$50
Система управления двигателем J5 Maxi (РПД)	\$200
Топливный регулятор DTT-Motorsport	\$50
Форсунки Bosch от Saab 9-5 Turbo	\$250
Топливный насос 255 л/ч TRE	\$100
Корпус PXX DTT-Motorsport	\$50
Маслоуловитель	\$50
Выпускной коллектор MG-Race (доработан)	\$100
Глушитель Walker от Saab	\$100
Резонатор Walker	\$50
Радиатор AUDI 100	\$60
Бачок ОЖ VW	\$20
Вентиляторы радиатора Spal	\$150
Масляный радиатор Mosal	\$200
Вентиляторы масляного радиатора Spal	\$100
Жесткие опоры двигателя и КПП	\$100
Увеличенный шкив генератора	\$20
Свечи NGK	\$20

#### ТРАНСМИССИЯ

(стандарт: привод — передний, КПП — 5, механика)

Ряд передач 12-й	\$150
Главная пара 4,33	\$60
Блокировка дисковая	\$200
Короткоходная кулиса	\$20
Кардан кулисы от „Калины“	\$10

#### ПОДВЕСКА

(стандарт: McPherson, полузависимая балка — сзади)

Стойки передние регулируемые	\$100
Амортизаторы Гродно Altraily	\$300
Опоры стоек передних на ШС	\$60
Передние пружины и подпружинники Eibach	\$400
Пружины задние H&R Sport	\$100
Стабилизатор передний от „Приоры“	\$20
Растяжки передних и задних стоек	\$50
Стальные кронштейны растяжек	\$50
Треугольные рычаги	\$100
Пластины для отрицательного развала задних колес	\$10

#### ТОРМОЗА

(стандарт: дисковые не вентилируемые — спереди; барабанные — сзади)

Спереди: тормоза под 15-е колесо: на базе тормозов 2108	\$100
Диски тормозные Brembo от Alfa Romeo 155	\$70
Колодки Ferodo DS2500 от Alfa Romeo 155	\$100
Задние тормоза дисковые, на базе передних тормозов 2108	\$100
Гидравлический привод ручного тормоза	\$100
Регулятор тормозных усилий Wilwood	\$60
Вакуумный усилитель Lucas от „Шевроле-Нива“	\$150
Тормозные контуры по схеме Team-RS	\$10

#### КУЗОВ

(стандарт: 5-дверный хэтчбек)

Стеклопластиковый капот Plastic Sell	\$150
Дворники передние от 2110	\$20
Дворник задний от Kia Rio	\$10
Модифицированная решетка радиатора	\$10
Царапины, сколы, вмятины по кругу	\$0

#### ДИСКИ И ШИНЫ

(стандарт: диски — R13, шины — 65/70R13)

Диски 15x7 ВСМПО Альфа	\$350
Шины Hankook R-S2, 195/50ZR15	\$350
Диски для соревнований 15x7 ВСМПО Лидер	\$300
Шины для соревнований Yokohama A-005, 190/560R15	\$150

#### ИНТЕРЬЕР

Водительское сиденье Rider	\$100
Ремни Schroth 3"	\$100
Накладки на педали Sparco	\$20
Педаль Sparco	\$150
Тахометр Autometer	\$100
Модифицированный бортовой компьютер	\$50
Дополнительные приборы Biltema	\$60
Отгнетитель в багажнике	\$30
Аккумулятор перенесен в багажник	\$100



[СТОИМОСТЬ ДОРАБОТОК]  
**\$8080**



там опередить того самого Александра Малышева" (смеется). Следующим этапом для Ивана стали соревнования Open-Race на автодроме „Мячково“. Там потребовалась более серьезная подготовка как техники, так и самого пилота.

### Новый этап

„Со временем пришло осознание того, чтобы ехать быстрее, нужна другая подвеска, другой мотор, а это уже никак не укладывалось в автомобиль на каждый день“.

Пожалуй, это-то самое здоровое и правильное решение, в которое упираются те, кто всерьез увлекся соревнованиями, и понял что дальнейшая, более кардинальная перестройка автомобиля неизбежна для улучшения результата.

„Я пришел к тому, что мотор должен быть мощнее, подвеска жестче, кузов по мере возможностей облегчен — все как обычно, но с поправкой на мой автомобиль. В итоге остановились на „атмо“ варианте и дросселях, чтобы увеличить диапазон рабочих оборотов.

- 1 Одна из самых удачных моделей дисков компании ВСМПО.
- 2 Набор кольцевика номер один...
- 3 ...номер два...
- 4 ...и номер три.

При этом, по возможности, мотор должен был быть не дорогим и надежным. Для себя я ставил задачу снять 100 л. с. с литра, и дальше под это постепенно собирались необходимые запчасти“.

А сразу после сборки и отстройки колеса машины прошуршали в сторону динамометрического стенда, который и зафиксировал результат — 183 л. с! Задачу выполнили, получилось 113 л. с. с литра рабочего объема.

### Не конец

Мотор получился хороший, а этот хрюкающий звук от дросселей просто великолепен! Сразу после обновлений автомобиль докатился и до трассы в „Мячково“, где и поставил

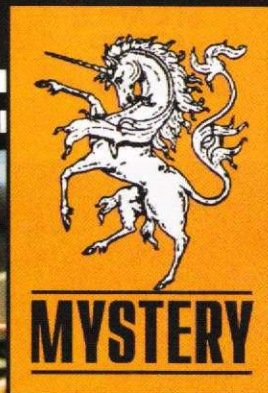
рекорд. „Чувствуется, что машина способна на большее, будем дальше улучшаться“. История продолжается!

**P.S.** Для той доли упертых скептиков и критиков, которые любят сказать: „Да, вот очередной корч, я сейчас сяду, включу кондиционер и поеду чуть медленнее, но далеко и комфортно“ у нас есть ответ: „Да, возможно это так, но результатам завидуют молча или пытаются их превзойти“.

### Рейтинг ТА

Степень вмешательства ★★★★★  
Эффективность доработок ★★★★★

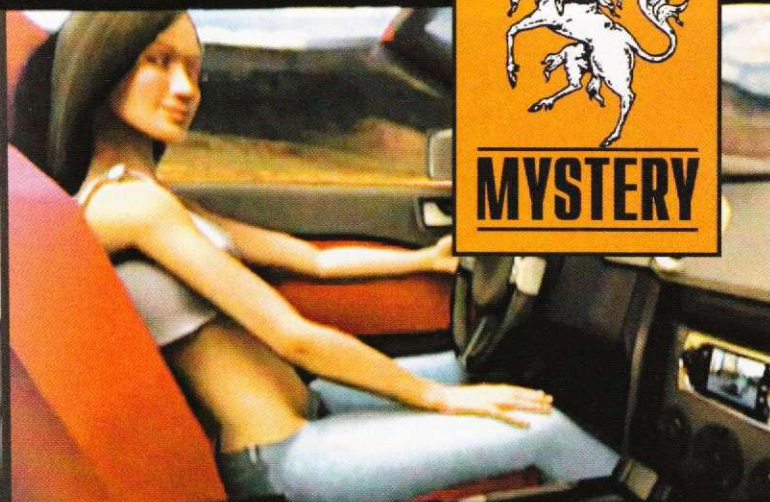




**5 999р**

**DVD VIDEO**

**MPEG4 VIDEO**



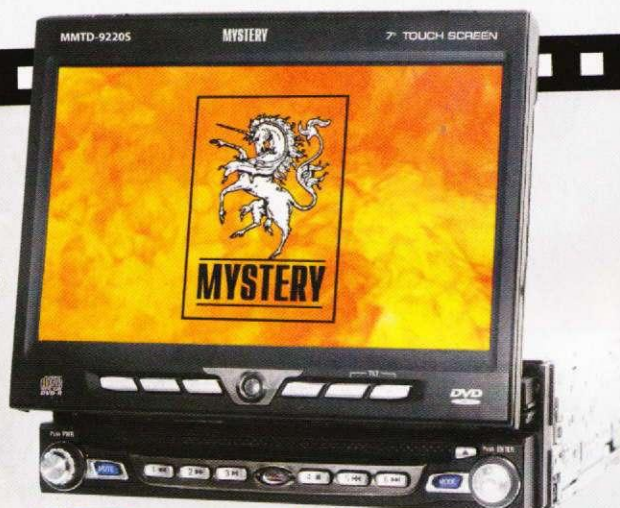
### MMD-3601

Автомобильный мультимедийный ресивер с 3,6" дисплеем



**DVD VIDEO**

**MPEG4 VIDEO**



**14 444р**

### MMTD-9220S

Автомобильная мультимедийная система с выдвигаемым сенсорным 7" ЖК монитором



**17 999р**

**DVD VIDEO**

**MPEG4 VIDEO**



### MDD-7700DS

Двухдиновая мультимедийная система с сенсорным 7" ЖК монитором и поддержкой Bluetooth



# ЖАРОПОНИЖАЮЩЕЕ СРЕДСТВО

Анализируем конструкцию радиаторов системы охлаждения

ТЕКСТ Скотт Цунеиши ФОТО Import Tuner

## Материал корпуса

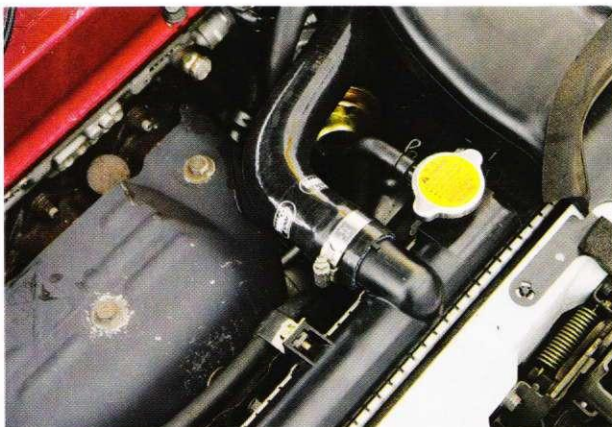
Вплоть до начала 70-х абсолютное большинство радиаторов, устанавливаемых по всему миру в автомобильных системах охлаждения двигателя, были медно-латунными. Правда, высокая теплопроводность материала омрачалась дороговизной производства, его слабой стойкостью к механическим нагрузкам и коррозии.

К тому же весили подобные радиаторы в три раза больше алюминиевых, нашедших активное применение с начала 80-х годов.

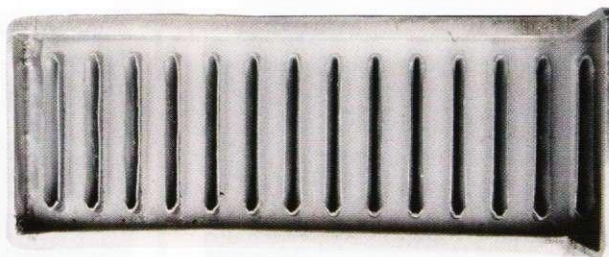
Поскольку, кроме малого веса, радиаторы, корпус которых был изготовлен из алюминия, оказались технологичнее, прочнее и в два-четыре раза долговечнее медно-латунных, в 99% автомашин стандартной комплектации, выпускаемых

сегодня, применяются радиаторы с алюминиевыми каналами и пластмассовыми резервуарами на входе и выходе.

Некоторые аспекты современных конструкций, рассмотренные ниже, показывают, на что необходимо ориентироваться, а чего лучше избегать при выборе одного из главных элементов системы охлаждения.



Заводские радиаторы, разработанные под умеренные нагрузки повседневной эксплуатации, не справляются с напряженным температурным режимом активной езды, что отражается еще и на сроке их службы. Пластмассовые входные и выходные корпуса у традиционных на сегодня конструкций подвержены паровой эрозии, которая ведет к появлению трещин. Это явление усиливается корродированием алюминиевых каналов в местах соединения двух материалов.



На этом разрезе радиатора можно увидеть внутренние трубки охлаждения, опирающиеся на поперечные стенки, которые, кроме механической опоры для трубок, еще и увеличивают площадь поверхности эффективного охлаждения. Подобная конструкция позволяет использовать трубки большего сечения, которые менее восприимчивы к разъеданию и засорению.

Обычно, в зависимости от технологической базы производителя, применяются одинарные трубки шириной 2 дюйма (50,8 мм) или двойные однодюймовые, что значительно больше традиционных для медно-латунных радиаторов полдюймовых трубок.

Большая толщина стен трубок помогает устранить эффект надувания трубчатого корпуса заводских радиаторов вследствие увеличения давления охлаждающей жидкости на высоких оборотах мотора.

Действительно ли размер имеет значение? С одной стороны, большой радиатор позволяет ядру рассеивать высокую температуру более эффективно. Но трубчато-пластинчатая конструкция играет не менее важную роль в способности радиатора охладить двигатель.

Майк Смолл из компании Kooyo Cooling Systems объясняет, что отнять высокую температуру у воды, разведенной по многочисленным трубкам, легче. В какой мере? Примерно в той же мере, скажем, легче каждому колесу 18-колесного транспортного средства в сравнении с 4-колесным при одинаковой их нагрузке.

Радиаторы, в которых меньше шаг между трубками (расстояние от одной трубы до другой), имеют более плотную структуру корпуса, что увеличивает охлаждающую эффективность. Но слишком плотная конструкция уменьшит пропускную способность радиатора, снижая тем самым охлаждающую эффективность. „Идеальный радиатор должен иметь оптимальную плотность внутренней структуры для эффективного снижения температуры. Трюк заключается в правильном балансе пластин и трубок, основанном на всех переменных“, — говорит Смолл.



Коррозии подвержена вся площадь внутренних каналов радиатора. На фотографии показана наихудшая версия последствий, когда ржавчина полностью перекрыла трубки для охлаждающей жидкости. Различные препараты, применяемые для герметизации утечек антифриза, могут принести больше вреда, чем пользы, поскольку компоненты подобных продуктов способны надежно перекрыть не только течь, но и каналы охлаждения, что повлечет за собой перегрев мотора.

**ИДЕАЛЬНЫЙ ПО ЭФФЕКТИВНОСТИ РАДИАТОР ИМЕЕТ ОПТИМАЛЬНУЮ ПЛОТНОСТЬ ВНУТРЕННЕЙ СТРУКТУРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЕМУЮ ПРАВИЛЬНЫМ БАЛАНСОМ ПЛАСТИН И ТРУБОК**

←  
**КОНСТРУКЦИЯ**

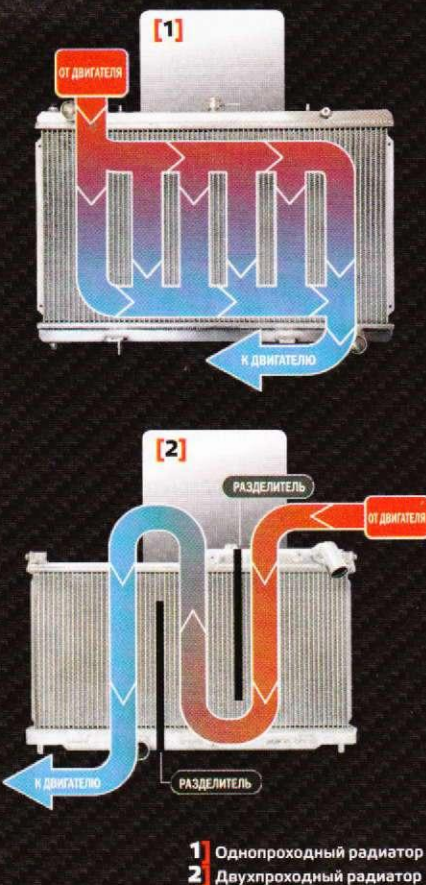
**Однопроходная схема против двухпроходной**

Теоретически и логически преимущества радиаторов с двухпроходной схемой в сравнении с однопроходными конструкциями неоспоримы, если ставить во главу угла их охлаждающую способность.

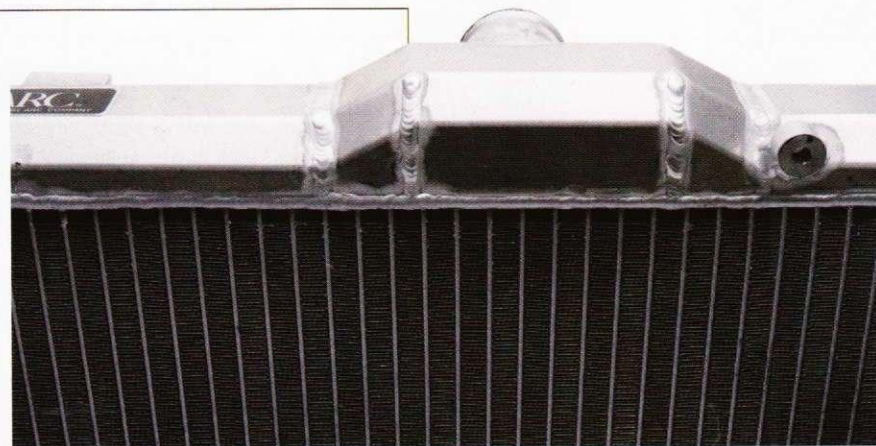
Двухпроходный радиатор Kooyo, изображенный на рисунке, выполнен по технологии N-FLO, которая подразумевает два принудительных изменения направления потока жидкости на половине его пути через корпус. Такая схема движения, напоминающая букву „N“, разделяет корпус теплообменника на отдельные отсеки и позволяет улучшить эффективность теплоотвода за счет трехкратного увеличения времени нахождения антифриза в радиаторе.

Представитель Kooyo Скотт Оширо (Scott Oshiro) объясняет: „Двухпроходные радиаторы N-FLO были разработаны специально под определенные условия, в которых охлаждение было проблемой, например, для дрифт-автомобилей“. В подобных соревнованиях использование двухпроходной схемы позволяет сохранять эффективность системы охлаждения, даже когда воздух набегает на корпус радиатора с хорошей скоростью меньшую часть гонки.

Если же машине не свойственны проблемы перегрева, большинство изготовителей рекомендуют в радиаторах, как с нисходящим, так и с поперечным потоком охлаждающей жидкости использовать однопроходную схему, в которой ко всем трубкам максимальная температура подводится одновременно. Двухпроходные радиаторы работают эффективно и при высоких скоростях набегавшего воздушного потока, но создают при этом большие нагрузки в водяном насосе двигателя, а медленное прохождение жидкости вызывает излишний рост давления в системе охлаждения.

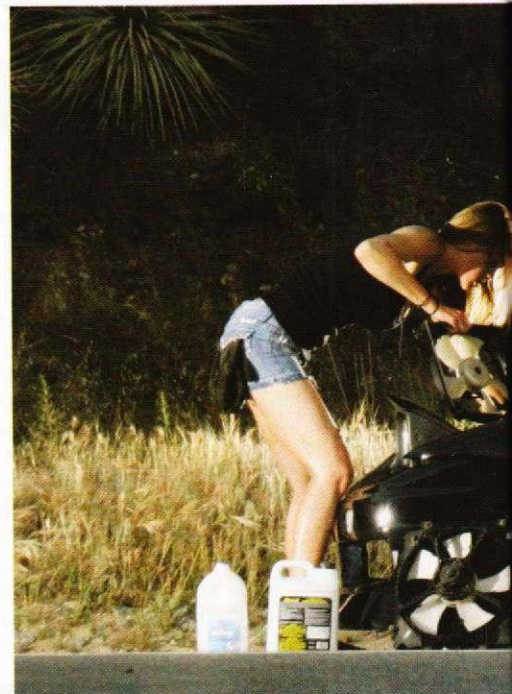


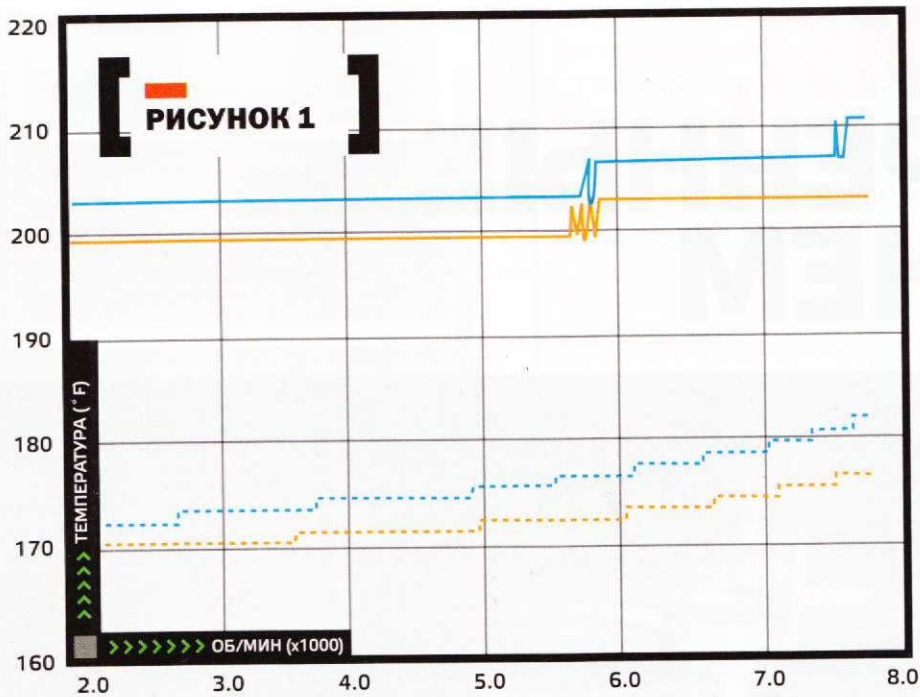
На срезе радиатора Kooyo R-Series с шагом водяных трубок 9,5 мм хорошо видна конструкция пластин в воздушных каналах. Перфорация поверхности этих пластин создает завихрения воздуха в каналах, что улучшает эффективность охлаждения.



В конструкции корпуса радиатора ARC сечение воздушных каналов заметно крупнее общепринятых в автостроении. Таким образом достигается высокая скорость прохождения набегавшего потока через теплообменник, а за счет увеличения площади пластин в этих каналах повышается эффективность отвода тепла от антифриза.

Японские специалисты из ARC считают, что эффективность охлаждения практически зависит не от толщины радиатора, а скорее от конструкции и количества пластин в воздушном канале. Наглядной иллюстрацией этой позиции служит радиатор для Evo IX, изображенный на фотографии, у которого толщина корпуса составляет 1,3 дюйма — столько же, сколько и у стокового варианта.



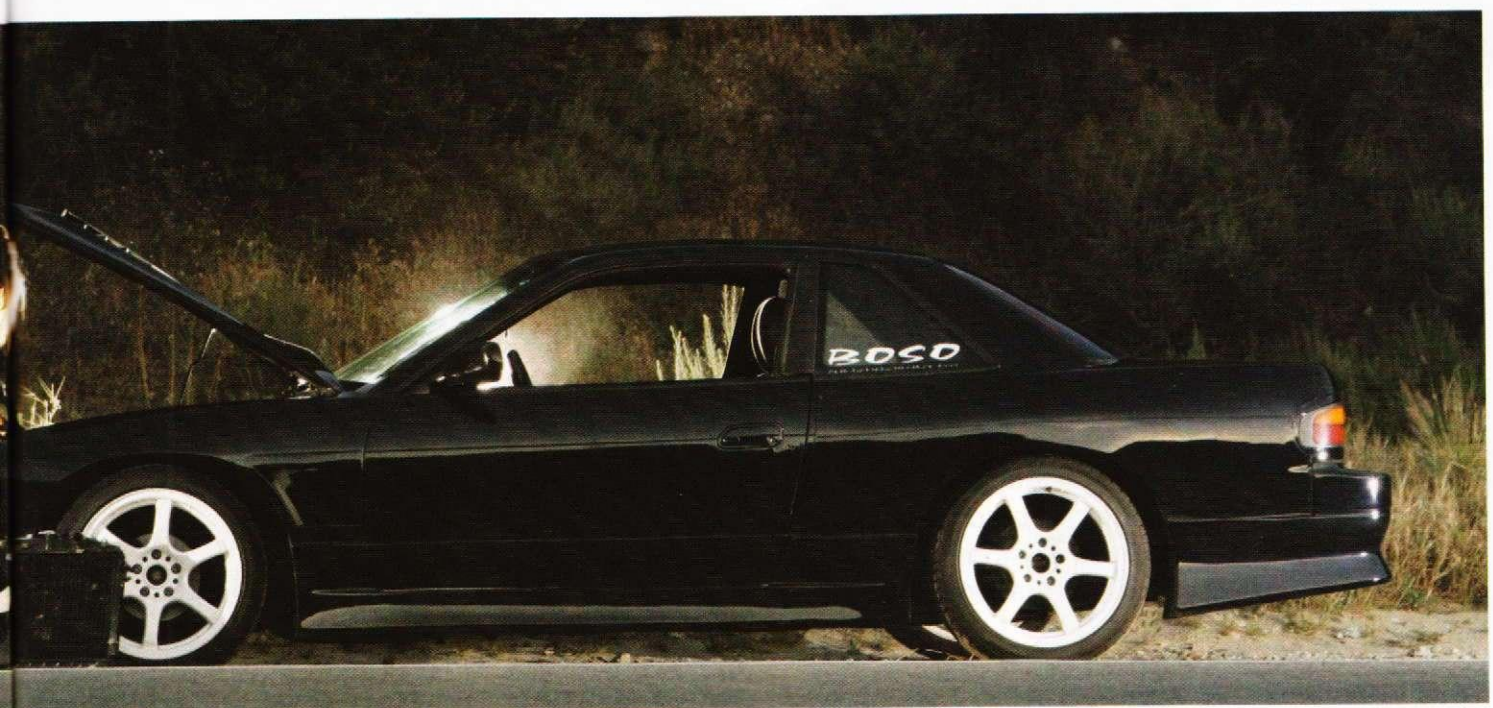


Выбор лучшего радиатора для конкретного автомобиля и для определенных режимов эксплуатации требует длительных тестовых испытаний продукции различных фирм. Например, представленный график отражает результаты изнурительного 10-часового марафона замеров лишь одного сражения между изделием Коуо и стоковой конструкцией на Evo IX, которое закончилось с преимуществом доработанной системы охлаждения. Теплообменник от Коуо снизил температуру блока цилиндров на 5 °F (2,8 °C), а ГБЦ — на 4 °F (2,2 °C). Это довольно внушительные цифры.

Сравнение эффективности охлаждения радиатора Коуо с заводской системой охлаждения при температуре окружающего воздуха 35 °C.

**ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Температура ГБЦ с радиатором Коуо
- Температура блока цилиндров с радиатором Коуо
- Температура ГБЦ с штатным радиатором
- Температура блока цилиндров с штатным радиатором



# РЕШЕНИЯ, ПРОВЕРЕННЫЕ ВРЕМЕНЕМ

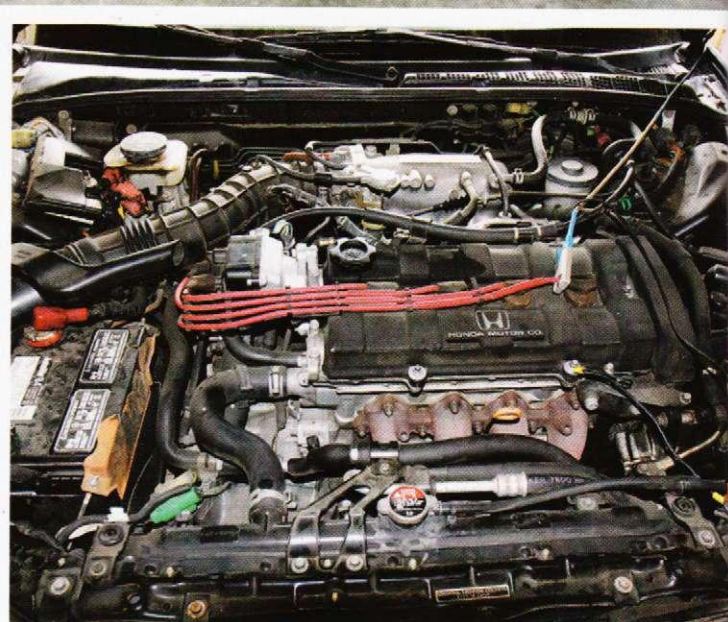
**Инфо**

Владелец автомобиля: Уильям Лоу  
Замеры производились на оборудовании  
фирмы SP Engineering Dynojet



Преимущество доработки некогда популярных у тюнеров автомобилей заключается в отработанных за годы методах апгрейда. Проверим на стенде, что можно ожидать от машин Honda/Acura Integra с мотором B18A после установки на них трех компонентов, не требующих глубокого вмешательства в агрегаты.

ТЕКСТ Скот Цунеиши ФОТО Import Tuner



## ПЕРВЫЙ ЗАМЕР

Максимальная мощность	118,3 л. с.
Максимальный крутящий момент	110,7 lb-ft
Температура	24,3 °C

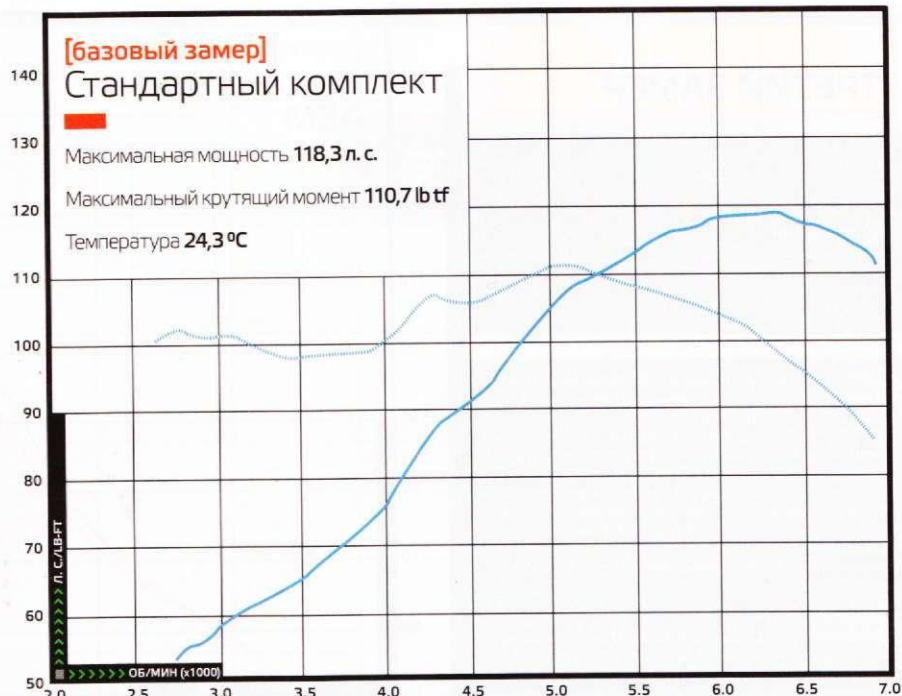
### ОБОЗНАЧЕНИЯ

Базовая мощность	
Базовый крутящий момент	

✚ Honda/Acura Integra 90–93-х модельных годов (шасси DA6) сразу с момента их дебюта 19 лет назад стали очень популярны в США у энтузиастов тюнинга. Возможно, самой привлекательной особенностью модели был двигатель объемом 1,8 литра с двухвальной ГБЦ, поскольку раскрытие его мощностного потенциала обходилось без потери времени на беготню по шоу-румам в поисках и выборе лучших на вторичном рынке вариантов запчастей.

☐ Все старые машины, прежде чем можно будет приступить к их модификации, требуют предварительного технического обслуживания. На Integr'e пришлось заменить и восстанавливать многочисленные узлы и агрегаты, износившиеся за годы эксплуатации. Хотя мотор B18A1 очень надежен и обычно чувствует себя вполне хорошо даже после пробега свыше 200 тыс. миль, пренебрегать его доскональной инспекцией не стоит, чтобы избежать дорогостоящего ремонта в будущем.

☐ Перед тем как попасть на динамометрический стенд в SP Engineering, когда одометр автомобиля показывал 180-тысячный пробег, в мотор было залито масло Shell V-Power, заменены свечи и штатный воздушный фильтр. Результаты первого замера, принятые в качестве базовых характеристик, показали максимальные значения мощности и крутящего момента в 118,3 л. с. и 110,7 lb-ft, что соответствовало уровню других экземпляров модели, тестируемых ранее.



## Journal-plaza.net ВТОРОЙ ЗАМЕР

Максимальная мощность	121,9 л. с.
Максимальный крутящий момент	113,1 lb-ft
Температура	24,6 °C

### ОБОЗНАЧЕНИЯ

Мощность с впуском K&N	
Крутящий момент с впуском K&N	
Мощность с выпуском Thermal R&D	
Крутящий момент с выпуском Thermal R&D	

✚ Система выпуска GReddy's Ti-C, заменяющая штатную конструкцию, расположенную после катализатора, не только хорошо выглядит, но и способна улучшить рабочие характеристики автомобиля. Тракт из нержавеющей стали диаметром 60 мм входит в полированную «банку» Power Extreme II, концевая труба которой выполнена в стиле «обожженный титан». Рост отдачи от применения GReddy's Ti-C с этим глушителем сопровождается увеличением уровня шума только до 94 дБ.

☐ Резьбовое соединение корпуса катализатора и штатной трубы перед удалением последней вероятно потребует большого количества проникающей смазки. При монтаже новой выпускной системы необходимо тщательно сориентировать детали тракта, прежде чем затягивать крепеж. Иначе контакта титанового наконечника с задним бампером не избежать.

☐ В каждый комплект Ti-C входит не часто встречающийся у других производителей переходник-адаптер соединения катализатора и средней части выпускного тракта. Эта деталь необходима для компенсации уменьшенной длины выпускного коллектора на моделях, произведенных после 1992 г. Машины с таким мотором, выпущенные в 90–91 гг. в адаптере не нуждаются.

### Апгрейд и его результаты

#### КОМПОНЕНТЫ

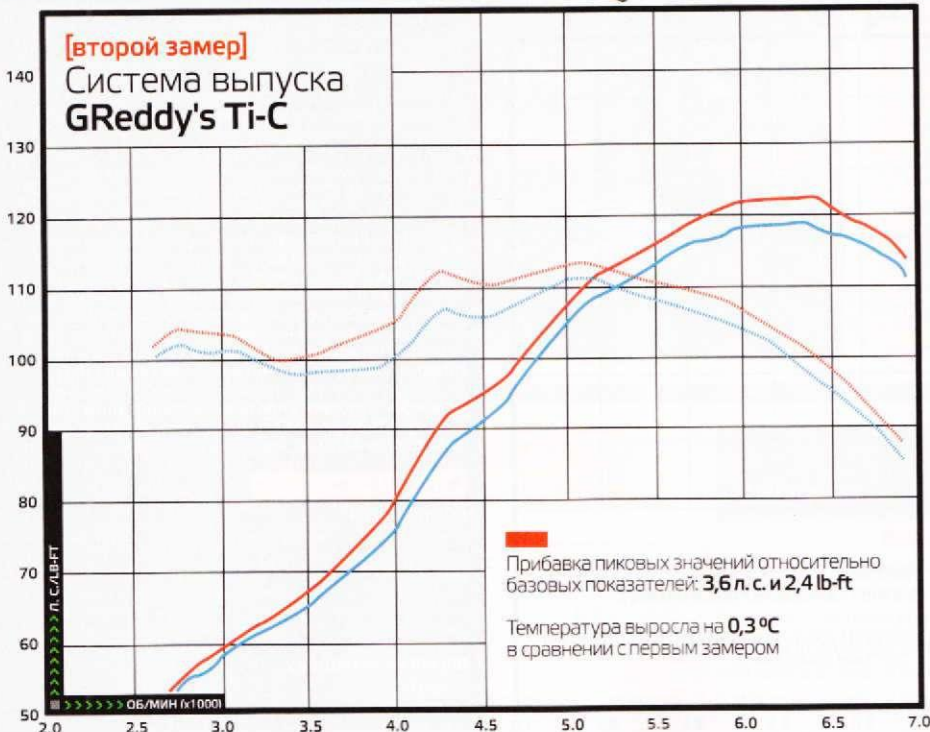
Элементы выпускного тракта, элементы подвеса системы к кузову, соединительный адаптер для катализатора, табличка с заводским номером изделия, инструкция.

#### ИНСТРУМЕНТ

10-, 12-, 14- и 17-миллиметровые сменные шестигранные головки; «трещотка» с удлинителем «квадрата»; 10-, 12-, 14- и 17-миллиметровые гаечные ключи с открытым зевом; WD-40; смазка для предохранения резьбы от задиrow и пригорания.

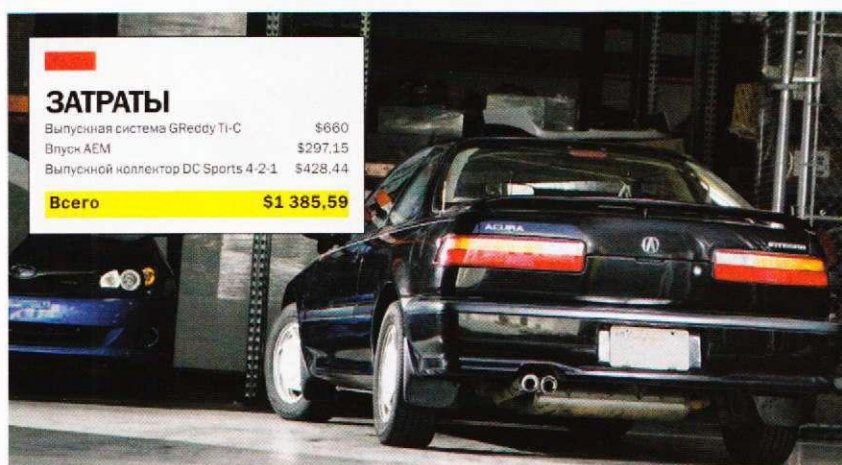
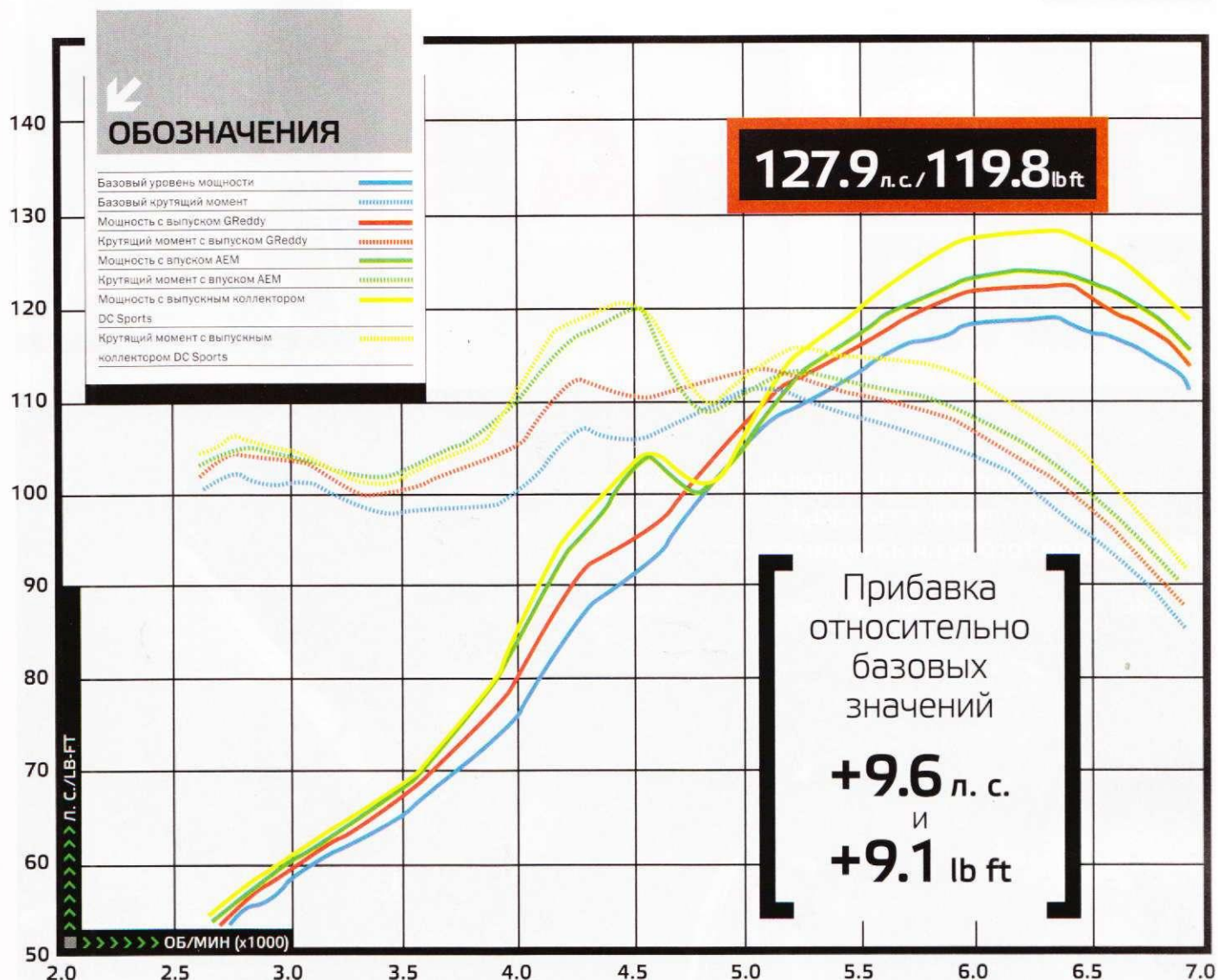
#### ВРЕМЯ НА УСТАНОВКУ

70 минут.









### СОВЕТ № 4

Машина хуже тянет, не едет, но вроде бы все исправно... и только спустя вечер, проведенный под капотом, в голову приходит мысль, что это бензофильтр? Чувствуете себе полным дураком и хотите взорваться? Не тут-то было, не забывайте хвалить себя и делать подарки! Повышайте свой иммунитет с био-овсяным продуктом VELLE – 100% натуральный, очень вкусный и обладает оздоровительными свойствами. Поднимайте себя настроение с VELLE! Ищи продукты VELLE в супермаркетах своего города и на [www.velleoats.com](http://www.velleoats.com).



### ЗАТРАТЫ

Выпускная система GReddy TI-C	\$660
Выпуск AEM	\$297,15
Выпускной коллектор DC Sports 4-2-1	\$428,44

**Всего \$1 385,59**

	Мощность, л. с.	Прибавка мощности, л. с.	Крутящий момент, lb-ft	Прибавка крутящего момента, lb-ft
Базовый уровень	118,3		110,7	
Выпускная система GREDDY TI-C	121,9	3,6	113,1	2,4
Выпуск AEM	123,2	1,3	119,4	6,3
Выпускной коллектор DC SPORTS 4-2-1	127,9	4,7	119,8	0,4
Итого	127,9	9,6	119,8	9,1

### В итоге

Установка описанных bolt-on конструкций на V18A1 добавила 9,6 л. с. и 9,1 lb-ft к пиковым значениям мощности и крутящего момента относительно базового уровня характеристик Integra'ы. Столь же внушительная (и даже больше) прибавка относительно базовых показателей наблюдалась в финальном замере на 4500 об/мин, где мощность и момент возросли соответственно на 12 л. с. и 14,5 lb-ft.

# ОСТУЖАЮЩАЯ ПЫЛЬ

  
**SPECLIST****MITSUBISHI EVO X, 2 л,  
2009 г. в.****ВИД РАБОТ**

установка вентилятора охлаждения на маслокулер

**УРОВЕНЬ СЛОЖНОСТИ**

высокий

**СТОИМОСТЬ**

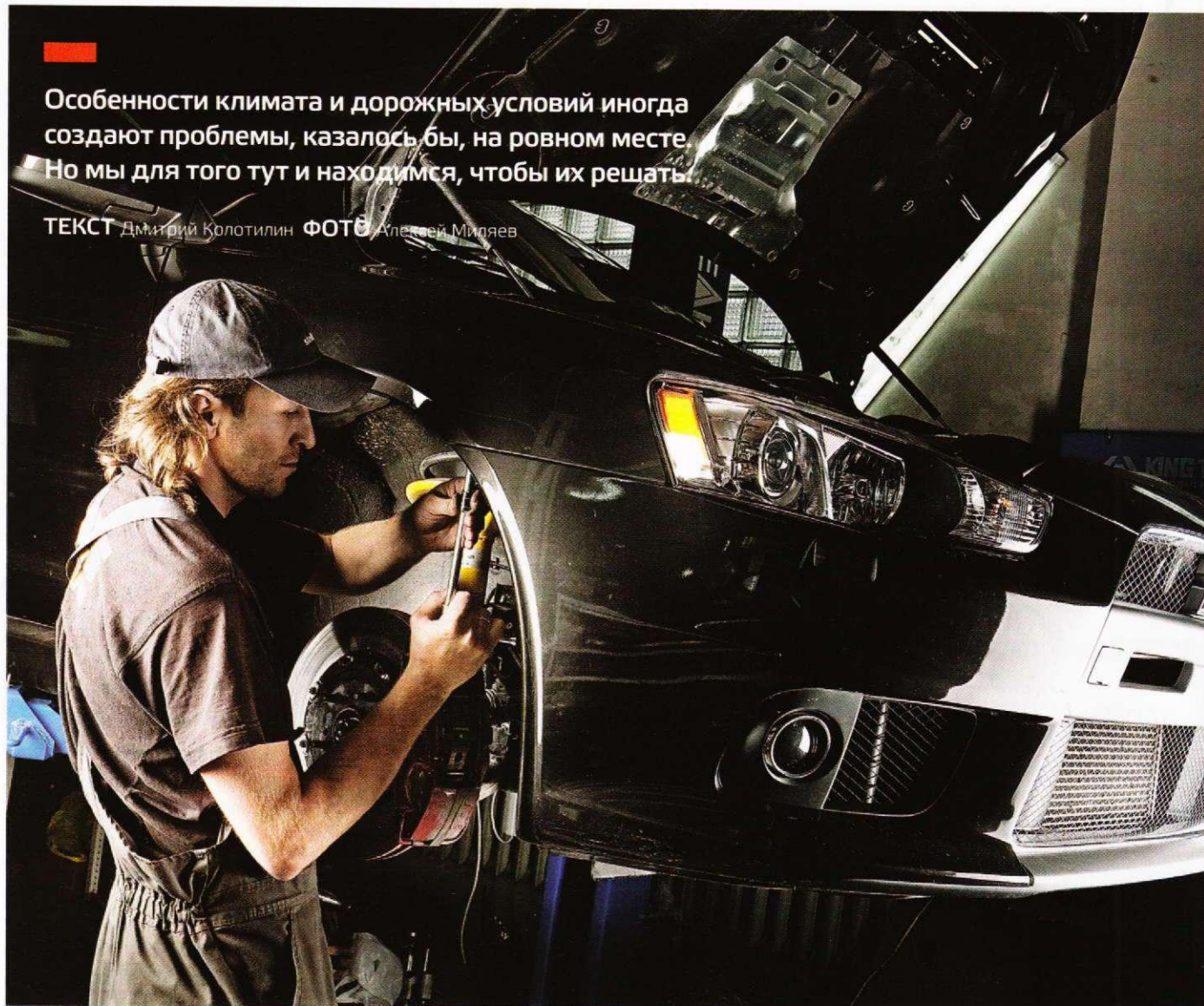
6000 р.

**ЗАТРАЧЕННОЕ ВРЕМЯ**

день

Особенности климата и дорожных условий иногда создают проблемы, казалось бы, на ровном месте. Но мы для того тут и находимся, чтобы их решать.

ТЕКСТ Дмитрий Колотилин ФОТО Алексей Миляев



Как известно, Mitsubishi Lancer EVO (с тех пор как появилось десятое поколение машины), оснащается не только механической, но и чрезвычайно умной автоматической коробкой передач. Оставим праздные рассуждения на тему хорошо это или плохо, лучше посвятим вас в небольшую историю.

Владелец этой машины, вырвавшись из толчеи столичных пробок, устремился на единственную трассу Подмосквы, чтобы выпустить пар и потренироваться. Но после двух быстрых кругов на приборной панели навязчиво заморгал индикатор перегрева

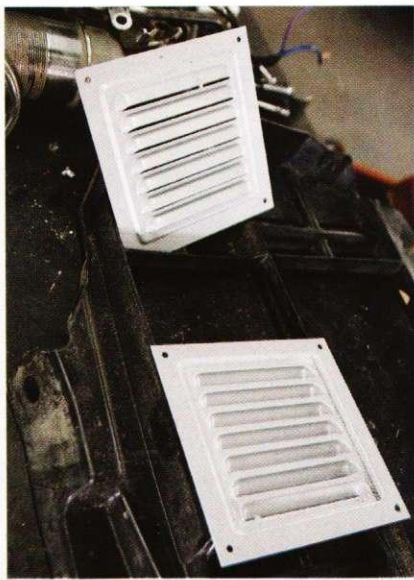
трансмиссии. Остудили — вновь быстрый круг, вновь датчик, вновь остудили. В принципе, ничего удивительного, учитывая условия кольцевой эксплуатации, но все же захотелось как-то повлиять на условия подобного „подогрева“. Уже в Москве, в теплом боксе, сняв подкрылок с решетками, закрывающий маслокулер трансмиссии, мастера обнаружили нечто, заштукатуренное грязью и песком, которое из последних сил пыталось что-нибудь охладить. Поругавшись на „чистоту“ дорог и хорошенько отмыв кулер, предприняли мозговой штурм. Итак,

понятно, что случившись раз, это произойдет еще раз, да и не гоже каждую неделю заниматься такой мойкой.

Не обнаружив никаких вентиляторных китов или подкрылок с мелкими ячейками для защиты от летящей грязи, проблему решили достаточно виртуозно и недорого. Знакомый мотоциклист со стажем предложил использовать вентилятор от Yamaha V-Max, который неплохо подошел по размерам, а его коллега достал вентиляционные решетки со строительного рынка, которые отлично подошли по размеру. И работа закипела.



**[1]** Поднимаем автомобиль на подъемнике. Снимаем колеса при помощи гайковерта. Далее при помощи отвертки и ключа на 10 демонтируем пистоны и болты крепления подкрылка и снимаем его.



**[2]** Примеряем купленные решетки и размечаем места где удалим штатные воздуховоды подкрылка идущие к масляным радиаторам.



**[3]** Далее вырезаем ножом штатные воздуховоды в подкрылке.  
**!** ДЕЙСТВУЕМ АККУРАТНО, БЕЗ РЕЗКИХ ДВИЖЕНИЙ, БЕРЕЖЕМ ПАЛЬЦЫ И ПОДКРЫЛОК.



**[4]** В данном случае решетки нужно будет сварить между собой, отмерив, пилим болгаркой на необходимые части.



**[5]** Далее зажав в тисках, свариваем части воедино.



**[6]** Далее при помощи пассатижей загибаем края получившейся решетки по месту крепления.



**[7]** Получившееся изделие, обезжирив, красим в черный цвет.



#### ВЕНТИЛЯТОР, РЕШЕТКИ

Из-за отсутствия подходящего кита проблему перегрева решили с помощью б/у вентилятора от мотоцикла Yamaha V-Max и вентиляционных решеток со строительного рынка. При умелом приложении рук, как видите, получилось очень неплохо. Один из кронштейнов вентилятора, кстати, даже без переделок встал на родной держатель шланга кулера. Получилось вполне компактная и работоспособная система за вменяемые деньги. Да, работает все от тумблера в салоне, так удобнее...

Стоимость: 3500 р. (за все).

← РЕКОМЕНДАЦИИ

Работа высокой степени сложности,  
учитывая кастом компоненты.



**ИНСТРУМЕНТЫ**

Головка на 12, набор отверток, болгарка,  
клепочный пистолет, паяльник, сварка, дрель.



**РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

Краска, изолента, электроды.



**[8]** После подгонки, просверлив отверстия,  
крепим решетку в подкрылке при  
помощи клепок. В работе соответственно  
используется дрель и клепочный пистолет.  
То же самое проделываем и со вторым  
подкрылком.



**[9]** Устанавливаем вентилятор охлаждения,  
используя одно штатное крепление  
держателя шланга, и по месту выаем еще  
2 точки крепления. В работе используется  
отвертка и ключ на 12.



**[10]** Перемещаемся под капот для  
прокладки проводки  
к вентилятору. Запитываем реле к блоку  
дистриьютора. Схема подключения через  
реле. Один из проводов вентилятора  
подключаем на массу, второй к реле.  
Все соединения тщательно изолируем  
и укладываем провода в защитные трубки.



**[11]** Выводим провод в салон через одно  
из технологических отверстий  
в моторном щите и подключаем к тумблеру.  
Можно раскрывать его в любой из пустующих  
заглушек к примеру. В данном случае его  
убрали в один из кармашков передней панели.



**[12]** Ставим подкрылки на место.

**P.S.**

Все установочные работы проводились в московском сервисе компании ATOMIC. Благодарим руководство за радушный прием и помощь, оказанную при проведении фотосъемки и подготовке этого материала.  
**Информация:** [www.atomic-sportscars.com](http://www.atomic-sportscars.com)



## Студия индивидуализации

Сохранение заводской гарантии на Ваш Lexus в полном объеме

- Охранные и поисковые системы, комплексные высокоэффективные решения.
- Любое дополнительное оборудование и средства комфорта: TV, DVD, мониторы, парктроники, отопители Webasto, ксенон, шины, эксклюзивные диски (17"-34")
- Любое изменение экстерьера и интерьера автомобиля: перешив салона кожей и алькантарой, отделка деревом, карбоном, перенос сидений, перегородки в салоне, Hi-End аппаратура, шторки для задних пассажиров, аэродинамические обвесы, эксклюзивная многоцветная покраска автомобиля, в том числе матовая.
- Аэрография.
- Спортивные тормозные системы Brembo.
- Подготовка автомобиля к соревнованиям по автозвуку и многое другое.



Аэрография

Мы работаем с любыми марками автомобилей

реклама

Горьковское шоссе, 1 км от МКАД, ТЦ «Лексус-Измайлово»

тел.: (495) 666-2000 [www.lexus-i.ru](http://www.lexus-i.ru)





# НА ЗАВИСТЬ ОЛЕНЯМ

Как ни крути, менять резину с летней на зимнюю нужно в любом случае, независимо от экономических и политических условий. И каждый раз, когда подходит момент это делать, возникает один и тот же вопрос: что выбрать в этом году?

**ТЕКСТ** Геннадий Бобров **ФОТО** Michelin

Предугадывая это, мы не сидели сложа руки, а уже успели посетить заснеженную Финляндию и протестировать последнюю новинку от Michelin — X-ICE North Xln2, сравнив с конкурентами: Nokian, Good Year и Continental.

Вообще, существует мнение, что в одном ценовом сегменте большинство продуктов примерно одинаковы. Вы получаете лишь разные бренды, а характеристики отличаются лишь немногими нюансами, доступными для понимания узкому кругу профессионалов. Так ли это? Посмотрим.

Начнем с машин: для чистоты эксперимента все покрышки были обуты на одинаковые автомобили, оставалось только выбрать марку. Из предложенных Auris, Peugeot 207, Focus II, выбирая душой, я сел за руль новейшего Golf VI.

За рулем этой машины мне удалось испытать покрышку в трех вариантах дорожных условий: при гражданской езде по дорогам общего пользования, на ледяном полигоне и на снежной мини-раллийной трассе.

## Дорожный тест

Дороги в Финляндии весьма приближены по погодным условиям к нашим, с тем лишь исключением, что там редко удается найти жидкую кашу, в основном под колесами лед или снег. На скоростях, разрешенных на территории страны (до 110 км/ч), новейшая покрышка ведет себя более чем прогнозируемо и комфортно. Не досаждают повышенными шумами и не склонна к непредсказуемым поступкам. Тишина и прогнозируемость, иными словами.

## Полигон

Признаюсь честно, на голом льду, с включенной системой стабилизации, все покрышки себя ведут примерно одинаково, на каких-то ESP включается раньше, на каких-то немного позже. Но в любом случае, если ошибся, больше надежды на электронику, чем на сцепные свойства покрышки (если ошибка в повороте критическая, тут помимо наличия сцепления с покрытием,

## О ПОКРЫШКЕ

Шина, по сути, является единственной точкой соприкосновения автомобиля с дорогой, и сцепление с дорогой во многом зависит именно от нее. Чтобы новая шина Michelin X-ICE North справлялась с этой задачей, прежде всего, разработан уникальный протектор Full Active Tread, сочетающий семь технических решений.

1. Большая плотность ламелей с использованием технологии Stabiligrp. Количество ламелей на новой Michelin X-ICE North увеличено на 7%, по сравнению с ее предшественницей. В то же время компания Michelin разработала трехмерные ламели, способствующие повышению жесткости блоков протектора, а следовательно, и самой шины
2. Изменяемая геометрия ламелизации. Ламели расположены под различным углом (от 0° до 45°) (см. рис. 1).



3. „Эффект гусеницы“. Центральные блоки протектора работают по принципу гусеницы и повышают тяговые свойства шины в снегу (см. рис. 2).



4. Зубчатые края блоков протектора. Каждый блок протектора Michelin снабжен зубцами, которые позволяют шине цепляться за снег.
5. Самоочищающийся рисунок протектора. Протектор новой шины Michelin X-ICE North обладает способностью самоочистки. Он эффективно удаляет снег и слякоть из каналов протектора (см. рис. 3).





## ПЛЮСЫ

необходимы еще и навыки управления — выше среднего). С включенной электроникой можно ничего не делать, а просто наблюдать за тем, как поработали программисты, испытатели и технологи. Но вот стоит

б. „Снегозацепы“ и активные разнонаправленные кромки блоков плечевой зоны. „Снегозацепы“ новой Michelin X-ICE North имеют форму лопаток. Они помогают эффективно отводить снег.

7. Уникальная система для повышения стабильности элементов протектора.

● Z-system: „мостики“ между центральными блоками усиливают тормозные свойства шины (красная маркировка на рис. 4).



● Все блоки протектора являются взаимоблокирующимися, что делает поведение автомобиля уверенным и предсказуемым при поворотах и торможении (желтая маркировка на рис. 4).

систему отключить, и начинается совсем другая песня.

Michelin X-ICE North ведет себя несколько стабильнее, нежели конкуренты, она позволяет входить в поворот с гораздо большей скоростью, и „держак“ гораздо лучше, однако, у этого есть и обратная сторона. Срыв в занос происходит резче и вытащить машину из заноса сложнее, ввиду того, что срыв происходит на большей скорости. Справедливости ради, стоит отметить, что сделать это газом, на переднеприводном автомобиле в принципе, возможно.

### Трасса

На неукатанном снеге поведение покрышки наиболее интересно. Мощный напористый разгон, очень эффективное торможение и великолепная устойчивость в поворотах, особенно с избыточным газом. В условиях трассы, с переменаами высот и закрытыми поворотами, Michelin X-ICE North позволяет хулиганить безо всяких последствий. Более того, практически все автомобили, обутые в эти покрышки, даже в случае грубых ошибок выбирались из глубокого снега самостоятельно, без посторонней помощи.

### Резюме

Очень удобная покрышка в гражданских условиях, мягкая и тихая, а учитывая знаменитую „ходимость“ покрышек этого производителя еще и долговечная.

Цепкая на льду, но требующая внимательного отношения, в случае ошибки и очень быстрого исправления.

Очень качественное сцепление на глубоком, не укатанном снегу, что весьма актуально, учитывая неожиданность снегопада для наших коммунальных служб.

✚ Покрышка изготовлена из Flex-ICE — резиновой смеси для чрезвычайно низких температур.

✚ Применена система Durastud System — передовая технология шипования шин Michelin X-ICE North. По всей длине протектора специалисты Michelin применили комплексную систему посадки шипов, состоящую из четырех элементов:

- 1) 12-рядное шипование;
- 2) специально разработанные шипы Michelin;
- 3) двухслойная структура протектора;
- 4) особая техника шипования Michelin.

### В сравнении с предшественницей

- тормозной путь сокращен на 10%;
- тяговые свойства в глубоком снегу улучшены на 10%;
- повышена устойчивость автомобиля на льду на 5%.

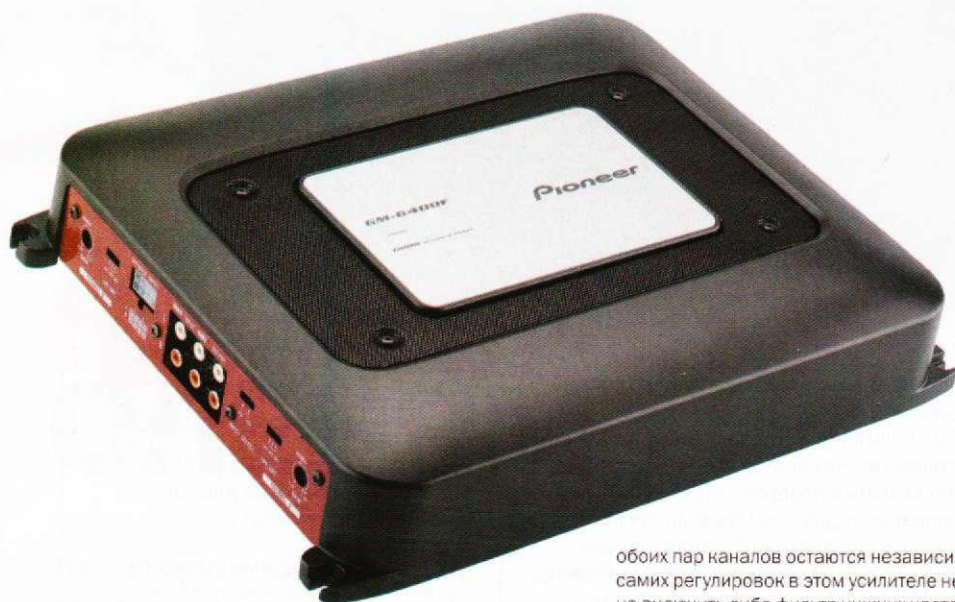


# ЛАБОРАТОРИЯ: СОЛО-ТЕСТ

На чем остановить свой выбор при построении мультимедийной системы? Чтобы определиться с концепцией системы, нужно проработать разные варианты.

Для этого и существуют наши соло-тесты.

ТЕКСТ Антон Николаев ФОТО фирмы-производители



**УСИЛИТЕЛЬ ПРИСПОСОБЛЕН  
В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ  
ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ  
В КЛАССИЧЕСКОЙ СХЕМЕ  
„ФРОНТ ПЛЮС САБВУФЕР“**

[ ЧЕТЫРЕХКАНАЛЬНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ ]  
**PIONEER GM-6400F**  
Средняя цена: \$289  
Класс: Classic  
Информация: [www.pioneer.ru](http://www.pioneer.ru)

В последнее время компания Pioneer значительно продвинулась на пути создания усилителей, работающих в экономичном (с точки зрения энергопотребления) классе D. Однако совсем недавно свет увидели и два усилителя, имеющих классическую схемотехнику — это GM-6400F и GM-5400T (четырёх- и двухканальный, соответственно).

## ТОЛЬКО САМОЕ НЕОБХОДИМОЕ

Дизайнерам и инженерам, создававшим корпус усилителя, удалось сделать GM-6400F элегантным аппаратом, имеющим, тем не менее, самую распространенную компоновку: вся силовая часть выведена на один торец корпуса, а вся линейная часть — на противоположный. Терминалы подключения акустических кабелей выполнены в виде «двухэтажной» клеммной колодки. Конечно, такое расположение можно встретить у многих усилителей, но опыт показывает, что «одноэтажные» клеммы зачастую бывают удобнее. Подключить усилитель к головному устройству можно двумя способами. Первый — через обычные линейные входы. Для этого понадобится два межблочных кабеля, которые подключаются к RCA-разъемам пар каналов «А» и «В». Однако, можно обойтись и одним «межблоком», подключив его только к паре каналов «А» и переключив селектор входов (2 ch/4 ch) в соответствующее положение. При этом входы как бы параллелятся, хотя регулировки для

обоих пар каналов остаются независимыми. Собственно, самих регулировок в этом усилителе не так и много — можно включить либо фильтр нижних частот (ФНЧ), отсекающий верхние частоты, либо фильтр верхних частот (ФВЧ), включение которого ослабляет сигнал на частотах ниже частоты настройки. А частоты настройки здесь не регулируются, они фиксированы и для обоих фильтров их значение составляет 80 Гц. ФВЧ и ФНЧ с такими параметрами можно будет задействовать только лишь в одной схеме включения, которая, впрочем, является классической и в большинстве случаев наиболее оптимальной — одна пара каналов работает на фронт, к другой подключается мостом сабвуфер. Второй способ подключения этого усилителя к головному устройству — через высокоуровневые входы. Он может быть с успехом применен, если в распоряжении имеется недорогая магнитола без линейных выходов или в случае штатной «головы». Для наращивания системы предусмотрены дополнительные линейные входы. К ним можно подключить еще один усилитель (например, GM-6400F будет работать на фронтальные и тыловые АС, а еще один усилитель можно подключить для сабвуфера).

## САУНД-ДРАЙВ

Звучание усилителя плотное, и даже в чем-то его можно назвать агрессивным. Мидбас очень четкий, с хорошим панчем, жесткие музыкальные стили воспроизводятся с должным напором, заводят. Бас глубокий. Верх подаются живо и натурально. Скажем, на безызывестной композиции Pink Floyd «Money» сыплющиеся монеты не кажутся стеклянными или, наоборот, свинцовыми, они ровно такие, какие и должны быть. Немного теряют в «открытости» средние частоты, что ощущается в первую очередь на разделении отдельных голосов в сложных хоровых записях. Однако не будем забывать, что и стоимость аппарата не запредельная, для своей же цены звучание GM-6400F нужно признать очень хорошим и лишенным каких-либо серьезных жанровых ограничений.

## ПАРАМЕТРЫ

Число линейных входов — 4  
Число линейных выходов — 2  
Наличие высокоуровневых входов — да  
Наличие схемы подъема баса — нет  
Наличие ПДУ — нет  
Регулятор фазы — нет  
ФНЧ — 80 Гц фиксированный, 12 дБ/октава  
ФВЧ — 80 Гц фиксированный, 12 дБ/октава  
Сабсоник — нет  
Одновременное включение ФНЧ и ФВЧ — нет  
Встроенный вентилятор — нет  
Габаритные размеры, мм — 346x265x62  
Мощность на 4 Ом, Вт — 4x60  
Мощность на 2 Ом, Вт — 4x75  
Мощность в мостовом включении на 4 Ом, Вт — 2x150

## ВЕРДИКТ

Звучание **39/50**  
Функциональное оснащение **11/20**  
Техническое исполнение и характеристики **18/20**  
Конструкция **6/10**  
**ИТОГО 74/100**

За заводное драйвовое звучание этому усилителю можно простить его скромное функциональное оснащение





**ЭТОТ КОМПАКТНЫЙ САБВУФЕР СПОСОБЕН ОБЕСПЕЧИТЬ ПОДДЕРЖКУ НА СРЕДНЕМ БАСЕ, КОТОРОЙ КАК ПРАВИЛО НЕ ХВАТАЕТ В ШТАТНЫХ СИСТЕМАХ**

#### ПАРАМЕТРЫ

Мощность встроенного усилителя, RMS — 200 Вт  
 Число линейных входов — 1 пара  
 Число линейных выходов — нет  
 Высокоуровневые входы — да  
 ФНЧ — 50–200 Гц  
 Сабсоник — неотключаемый  
 Схема подъема баса — нет  
 ПДУ — да  
 Регулятор фазы — 0/180  
 Габаритные размеры — 350x250x80 мм  
 Число и размер головок — 1x8 дюймов  
 Акустическое оформление — закрытый ящик

#### ВЕРДИКТ

Звучание **19/40**  
 Технические характеристики, соответствие назначению (SPL, SQ) **20/30**  
 Конструкция и исполнение **26/30**  
**ИТОГО 65/100**

Простое средство для быстрого басового апгрейда штатной системы

**[ АКТИВНЫЙ САБВУФЕР ]**  
**SUPRA SBD-20T**  
 Средняя цена: \$113  
 Класс: Budget  
 Информация: [www.suprael.ru](http://www.suprael.ru)

но регулировать уровень сигнала и частоту среза фильтра нижних частот, „переворачивать“ фазу сигнала.

#### НА ПРАКТИКЕ

Этот сабвуфер, как и ожидалось, неохотно воспроизводит самые низкие частоты, однако создать плотную поддержку на среднем басы он вполне способен. Наиболее рациональным решением будет использовать этот саб в системах без внешнего усилителя (когда динамики подключаются напрямую к магнитоле), или в штатных аудиосистемах. Неплохой результат может получиться при использовании сразу двух SBD-20T.

Сабвуфер — неотъемлемая часть серьезной аудиосистемы. Однако, если баса хочется, а тратить деньги и время на установку аппаратуры по всем правилам нет возможности или желания, то сделать апгрейд существующей системы можно с помощью активного сабвуфера. Это готовое решение, включающее в себя сабвуферный динамик, рассчитанный под него корпус и усилитель. Впрочем, полноценный саб всегда „съедает“ место в багажнике, а если этого делать не хочется, то на выручку может прийти компактный активный сабвуфер. К таким как раз и относится Supra SBD-20T. Размеры позволяют разместить его даже под передними сиденьями. Правда, при этом желательно не закрывать радиатор охлаждения встроенного усилителя на задней стенке корпуса. Если головное устройство не оснащено линейными выходами, то SBD-20T можно подключить к выходам на колонки. При этом ему не понадобится и сигнал remote — включаться саб будет по наличию на входе музыкального сигнала. Проводной пульт дистанционного управления позволяет оператив-



**[ МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ РЕСИВЕР ]**  
**PROLOGY DVS-1135**  
Средняя цена: \$289  
Класс: Budget  
Информация: www.prology.ru

Мультимедийными ресиверами со встроенными в переднюю панель ЖК-мониторами сегодня мало кого удивишь. Однако пользоваться обилием функций бывает не всегда удобно, поэтому основные усилия разработчиков зачастую бывают направлены на улучшение эргономики аппаратов. Первое знакомство с Prology DVS-1135 не шокирует обилием и запутанностью органов управления — кнопки не мелкие и расположены на панели вольготно, так что на ходу пользоваться ресивером будет удобно. Нажатия сопровождаются четким сухим щелчком. Кнопки, энкодер и крест управления на правой стороне панели подсвечиваются мягким зеленоватым светом, днем этого почти не видно, зато в темноте такая неяркая подсветка делает все надписи хорошо читаемыми. Энкодер в меру высокий, братья за него удобно, однако его скользкой поверхности не помешала бы резиновая окантовка. ЖК-экран размером 3,5 дюйма обычный, не сенсорный, его поверхность имеет антибликовое покрытие.

**В ЦЕНТРЕ СИСТЕМЫ**

Построить развитую мультимедийную систему на основе DVS-1135 получится вряд ли, однако этот ресивер позволит без проблем подключить внешние усилители. Для этого предусмотрены две пары обычных линейных выходов и отдельный линейный выход на сабвуфер. Частота среза выбирается из значений 80, 120 или 160 Гц. Два видеовыхода позволяют подключить дополнительные внешние мониторы. Для подключения внешних источников предусмотрен вход на передней панели, выполненный в разьеме mini-jack, и видеовыход RCA. Еще один видеовыход предназначен специально для видеокамеры заднего вида. Ресивер автоматически переключается

на него при подаче «плюса» на управляющий провод (от фонаря заднего хода), и на экране появляется изображение с камеры.

**ЧТО МОЖЕМ?**

Помимо дисков CD и DVD, DVS-1135 может работать с файлами, записанными на USB-флешки и SD-карты. Слот под карты памяти находится под съемной панелью, однако снимать ее как у некоторых других аппаратов не нужно, чтобы открыть доступ к слоту достаточно просто откинуть панель. USB-порт выведен в виде «хвоста» с тыльной стороны корпуса, его можно будет расположить в любом удобном месте. При подключении флешки ресивер сразу переходит к ее сканированию и воспроизведению записанных на нее файлов. DVS-1135 без труда справляется со сжатыми форматами MP3 и WMA, несжатые WAV он не прочитал, первоначальное чтение больших дисков GigaMP3 длилось чуть дольше привычного, но зато потом переключение по трекам происходило как на обычных дисках. Русские названия файлов ресивер, к сожалению, не распознал, хотя само меню управления частично русифицировано.

**НАСТРАИВАЕМ И СМОТРИМ**

Меню настроек удобно разделено на две части. Коротким нажатием на энкодер вызываются основные и наиболее используемые настройки. Звуковые ограничиваются двухполосной регулировкой тембра (по нижним и верхним частотам), фейдером и балансом, а настройка изображения включает в себя регулировку яркости, контраста и цветовой насыщенности. При длительном нажатии на энкодер вызывается другое меню, в которое входят реже используемые установки. Правда к таковым производители почему то отнесли выбор одной из четырех предустановок эквалайзера. Изображение на небольшом экране ресивера порадовало своим качеством. Разрешения 480 на 272 точек оказалось вполне достаточно для него. Так что смотреть небольшие видеосюжеты можно без особого напряжения, хотя для фильмов, конечно же, лучше воспользоваться внешним монитором. Мерцания изображения, характерные обычно для недорогих аппаратов, здесь отсутствуют. Углы обзора большие как по горизонтали, так и по вертикали.

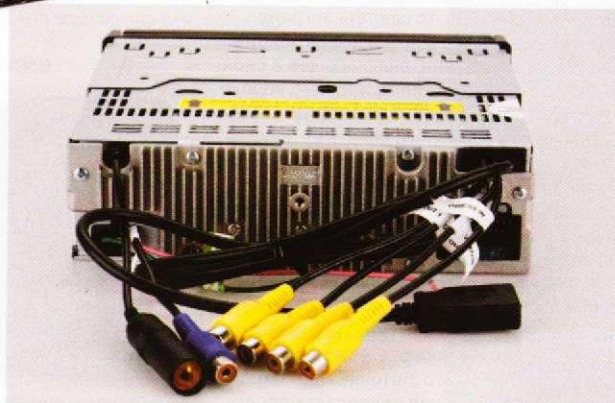
**ПАРАМЕТРЫ**

Экран — 3,5 дюймов  
Разрешение экрана — 480x272 пикселя  
Поддерживаемые носители — DVD, CD, USB, SD-карты  
Форматы воспроизведения — DVD-Video, MPEG4/DivX, CD-Audio, MP3, GigaMP3, WMA, VideoCD, JPEG  
ГДУ — ИК, в комплекте  
Расширенный FM-диапазон — да  
Поддержка русских названий файлов — да  
Выбор цветов подсветки панели/дисплея — нет/нет  
Линейные выходы аудио — 2 пары RCA + 1 RCA на сабвуфер  
Линейные входы аудио — 1 mini-jack  
Линейные выходы видео — 2  
Линейные входы видео — 2

**ВЕРДИКТ**

Изображение	<b>20/25</b>
Звучание	<b>12/15</b>
Конструкция (эргономика и качество исполнения)	<b>16/25</b>
Функциональное оснащение	<b>16/2</b>
<b>ИТОГО</b>	<b>76/100</b>

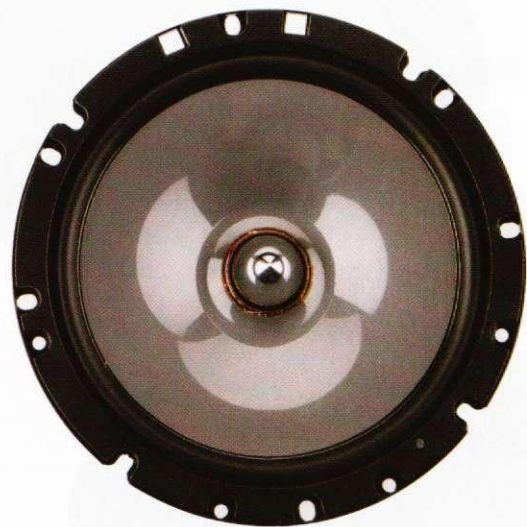
**+** Простой в использовании ресивер с возможностью чтения USB-флешек и SD-карт



**ПРИ БОГАТОЙ ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ НАСЫЩЕННОСТИ ЭТОГО РЕСИВЕРА, ПОЛЬЗОВАНИЕ ИМ НЕ ВЫЗЫВАЕТ БОЛЬШИХ ЗАТРУДНЕНИЙ.**

# ЛАБОРАТОРИЯ: ГРУППОВОЙ ТЕСТ

Самыми простыми в установке по праву считаются коаксиальные динамики. Однако, при прочих равных, компонентные АС могут дать гораздо больше преимуществ, обеспечив, при грамотной установке, более комфортный звук. В этот раз мы проанализируем АС начальной ценовой категории Budget, которые не обременят семейный бюджет. В основном им предстоит работать в несложных инсталляциях непосредственно от головного устройства, поэтому в первую очередь будем обращать внимание на простоту установки и чувствительность динамиков, не забывая, впрочем, и про качество звучания.



КОМПОНЕНТНЫЕ АС 16,5 CM

**SONY**  
**XS-HA1727**

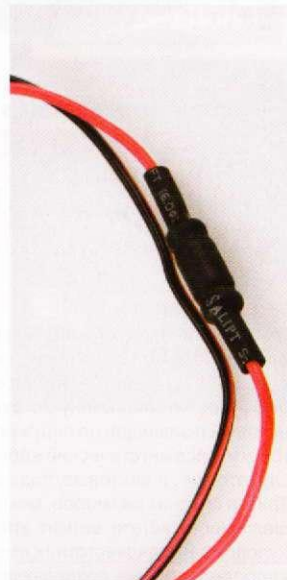
Средняя цена: \$65

Класс: Budget

Информация: [www.sony.ru](http://www.sony.ru)

## КОНСТРУКЦИЯ

С первого же взгляда на комплектацию этих динамиков становится понятно, что они предназначены главным образом для установки в штатные места. Об этом говорит не только обилие монтажных отверстий в крепежном фланце динамика, но и идущие в комплекте переходные установочные кольца и элементы крепления твитеров.




Сами твитеры достаточно компактные, что позволяет их установить как в штатные места, так и открыто с минимумом проблем. Кроссовер здесь как таковой отсутствует, вместо него прямо в провод твитера впаив небольшой конденсатор, так что монтаж доставит минимум хлопот. „Пуля“ в центре диффузора мидбасового динамика позволит улучшить характеристики на средних частотах при их установке в двери, т. е. в положении off-axis (когда динамик не направлен прямо на слушателя).

## НА СЛУХ

Звучание XS-HA1727 можно охарактеризовать как яркое, но несколько упрощенное по своей структуре. При „лобовой“ ориентации твитеров верхние частоты выделяются из общего музыкального рисунка, голоса звучат чуть звонче, чем это нужно, а инструменты, играющие в этом диапазоне, как бы выходят на передний план и играют прямо перед слушателем. Поэтому устанавливать их таким образом мы бы не рекомендовали, а посоветовали бы попробовать немного развернуть в сторону от слушателя — направить их друг на друга или поставить на отражение от лобового стекла. Далеко вниз по частоте динамики не забираются, но стыковка с сабвуфером на самой типичной частоте 80 Гц проблем не должна вызвать. Бас по своему характеру сглаженный, атака, к примеру, бас-бочки воспринимается смягченно.

## ВЕРДИКТ

Звучание	28/40
Технические характеристики	18/30
Конструкция и техническое исполнение	22/30
<b>ИТОГО</b>	<b>68/100</b>

 Динамики для простого и быстрого монтажа в штатные места



[ КОМПОНЕНТНЫЕ АС 16,5 CM ]

**HERTZ DSK165**

Средняя цена: \$96

Класс: Budget

Информация: www.hertz-audio.ru

**КОНСТРУКЦИЯ**

Диффузоры мидбасовых динамиков выполнены из самого аудиофильского материала – прессованной целлюлозы с влагозащитной пропиткой. Они имеют „фирменную“ геометрию V-Cone, которая в первую очередь улучшает воспроизведение средних частот. Магнитная система защищена от внешних воздействий резиновым кожухом. Твитер, как и у предыдущего участника, компактных размеров, в комплекте приложены элементы для открытой внешней установки, врезки или установки в штатные места.

Кроссовер разделен на две части и выполнен в виде небольших коробочек на проводах твитера и мидбаса — при установке их можно будет закрепить двухсторонним скотчем в любом удобном месте.

**НА СЛУХ**

Эти динамики радуют слушателя приятным бархатным звучанием. Бас как бы осторожный, мягкий по своей структуре, атака сглаженная. Очень красиво прозвучал среднечастотный диапазон, что в первую очередь слышно по воспроизведению вокала — четко и для недорогих динамиков даже достаточно подробно. Чуть подкачали «верха»: инструменты в этом диапазоне будто истончились и уменьшились в размерах, но при этом их звучание не было глухим, а наоборот, немного ярким. Поэтому мы не рекомендуем ставить пищалки „в лоб“, а, как и для предыдущего участника, установить их в стойках и направить, например, друг на друга, или на отражение от стекла. А раздельная конструкция кроссоверов позволяет подключить динамики не только по обычной, но и по биампинговой схеме — мидбасы от одной пары каналов, а твитеры — от другой.

**ВЕРДИКТ**

Звучание	30/40
Технические характеристики	19/30
Конструкция и техническое исполнение	23/30
<b>ИТОГО</b>	<b>72/100</b>

Хороший вариант для усовершенствования штатной аудиосистемы путем замены акустики



[ КОМПОНЕНТНЫЕ АС 16,5 CM ]

**CHALLENGER PWR-16.2 II**

Средняя цена: \$100

Класс: Budget

Информация: www.piti.ru

**КОНСТРУКЦИЯ**

Эти динамики имеют довольно внушительную для своей цены конструкцию. Антирезонансное покрытие корзины способствует уменьшению паразитных призвуков, диффузор имеет плетеную структуру, магнит довольно крупный и защищен по окружности резиновым кожухом. Клеммы под акустический кабель — не простые „лопаточки“, а винтовые, под защищенный провод. Твитер средних размеров, мембрана выполнена из шелка (есть, кстати, версия этих АС и с титановым куполом). Высокочастотник имеет некоторую степень свободы в обойме, позволяющей регулировать его направленность в небольших пределах уже после инсталляции.



**ВЕРДИКТ**

Звучание	31/40
Технические характеристики	20/30
Конструкция и техническое исполнение	26/30
<b>ИТОГО</b>	<b>77/100</b>

Звучание этих АС чувствительно к выбору места установки и ориентации твитеров

**НА СЛУХ**

Мужские голоса воспроизводятся основательно и довольно натурально. В женских голосах, более высоких, шипящие звуки (сibilants) звучат синтетично, однако из общего звукового рисунка они не выбиваются. Верх воспроизводится как бы облегченно и истончено. При ориентировании твитеров „в лоб“, они звучат довольно ярко, однако это устраняется небольшим разворотом в сторону от слушателя. Разворачивать их слишком сильно, и тем более ставить на отражение от лобового стекла мы не рекомендуем, 45–60 градусов будет в самый раз. Басовые возможности PWR-16.2 II позволяют без проблем стыковать их с сабвуфером. „Панчевыми“ эти динамики не назовешь, но атака в меру четкая, а низкочастотные инструменты прорабатываются вполне достоверно.



[ КОМПОНЕНТНЫЕ АС 16,5 СМ ]

## MB QUART ESA 216

Средняя цена: \$100

Класс: Budget

Информация: www.mbquart-caraudio.ru



### КОНСТРУКЦИЯ

По традиции, акустические системы MB Quart комплектуются твитерами, имеющими металлический купол. Не исключение и младшие серии, к которым принадлежит ESA 216. Мидбас имеет классическую конструкцию, материал диффузора — полипропилен, центральный колпачок вогнутый. Кроссоверы выполнены в отдельных корпусах, которые, несмотря на небольшие размеры, вместили в себя фильтры верхних и нижних частот второго порядка — две катушки и два конденсатора, один из которых пленочный. Катушки намотаны не очень толстым проводом, но, учитывая, что эти АС рассчитаны на невысокую мощность усилителей, этого будет вполне достаточно.

### НА СЛУХ

Бас в исполнении ESA 216 в меру глубокий и с неплохой артикуляцией, атака относительно четкая. Стыковка с сабвуфером (если таковой предполагается) затруднений не вызовет. Среднечастотный диапазон воспроизводится ровно, без излишней яркости или «замыленности», хотя некоторая облегченность и возвышенность присутствует. В звучании верхов

ощущается некая „породистость“ и фирменный почерк MB Quart на грани жесткости. Впрочем какого-либо дискомфорта такой характер не вызывает, даже наоборот, благодаря хорошей разборчивости ВЧ и СЧ-диапазонов слушать музыку в исполнении этих динамиков легко и приятно. Ориентировать твитеры лучше с небольшим разворотом от слушателя. В целом звучание MB Quart ESA 216 мы бы охарактеризовали как открытое и насыщенное.

### ВЕРДИКТ

Звучание **32/40**

Технические характеристики **20/30**

Конструкция и техническое исполнение **20/30**

**ИТОГО 75/100**

Динамики, обладающие хорошим для своей цены звучанием

[ КОМПОНЕНТНЫЕ АС 16,5 СМ ]

## PIONEER TS-A170Ci

Средняя цена: \$100

Класс: Budget

Информация: www.pioneer-rus.ru



### КОНСТРУКЦИЯ

Эти динамики универсальны в установке — их можно установить как в штатные места, так и в стиле „custom“. TS-A170Ci комплектуются броскими оригинальными грилями. В остальном все вполне консервативно. Твитер небольших размеров, вместо защитной решетки — два стилизованных „штриха“, на которых закреплено апертурное тело (кольцо перед излучающей мембраной для улучшения характеристик направленности). Кроссовер компактный, может быть закреплен в любом удобном месте.

### НА СЛУХ

В начале прослушивания этих динамиков они создали ощущение легкости и воздушности. Но иногда в звуке можно заметить небольшую яркость на средних частотах и синтетичный акцент на шипящих звуках в голосах исполнителей, в котором большей частью повинен твитер. Верх слегка упрощенные, но достаточно открытые. При ориентации пищалок „на слушателя“ ВЧ-диапазон хоть и легкий, но несколько навязчив, поэтому самым оптимальным вариантом будет их установка с разворотом. Например, на стойки с ориентацией друг на друга или на отражение от лобового стекла.

### ВЕРДИКТ

Звучание **28/40**

Технические характеристики **19/30**

Конструкция и техническое исполнение **23/30**

**ИТОГО 70/100**

Эти динамики могут не только без труда встать в штатные места, но и украсить салон оригинальными грилями

## ИТОГИ ТЕСТИРОВАНИЯ

Все изученные нами динамики позволяют без труда поставить их в штатные места типоразмера 16,5 см. А вот если предполагается установка в специальные подиумы, то Sony XS-HA1727 уже не очень подходит на эту роль — в комплекте к этим АС нет защитных решеток. Чувствительность позволит всем без исключения участникам играть достаточно громко, даже если они будут работать от магнитолы. Если же в системе предполагается усилитель, то мы бы советовали обратить внимание на Hertz, Challenger и MB Quart. Достаточно продвинутой для своей цены конструкцией обладает Challenger. В совокупности со сбалансированным звучанием и возможностью тонкой настройки путем ориентации твитеров это позволило им выйти в лидеры и заслуженно получить титул „Лучшая покупка“. А конструкция MB Quart вполне обычна, но зато эти АС опередили коллег в звучании, за что и становятся „Выбором редакции“.

Марка/модель	Sony XS-HA1727	Hertz DSK165	Challenger PWR-16.2 II	MB Quart ESA 216	Pioneer TS-A170Ci
Цена (\$)	65	96	100	100	100
<b>Конструкция</b>					
Материал диффузора мидбаса	полипропилен	целлюлоза	fiberglass	полипропилен	полипропилен
Материал мембраны твитера	майлар	майлар	шелк	титан	майлар
Защитные грили	-	+	+	+	+
<b>По паспорту</b>					
Мощность (ном./макс.), Вт	30 / 180	80 / 160	100 / 200	50 / 100	50 / 260
Номинальный импеданс	4	4	4	4	4
Монтажная глубина мидбаса, мм	52	61	64	65	67
Чувствительность, дБ	89	93	92	90	92
<b>Результаты тестирования</b>					
Звучание	28	30	31	32	28
Технические характеристики	18	19	20	20	19
Конструкция и техническое исполнение	22	23	26	23	23
<b>ИТОГ</b>	<b>68</b>	<b>72</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>70</b>



1

## ДОСТУПНОЕ КАЧЕСТВО

### Сабвуфер MB Quart DWI 254

Линейка автомобильной акустики Discus от MB Quart — пример удачного сочетания цены и качества. Сабвуферный динамик DWI 254 типоразмера 10 дюймов имеет максимальную допустимую мощность 600 Вт, чувствительность 85 дБ. Сабвуфер оснащен двумя звуковыми катушками с номинальным сопротивлением каждой 4 Ом. Резиновый подвес высотой 20 мм обеспечивает диффузору большой рабочий ход при минимальных искажениях. Надежная металлическая корзина с порошковым антирезонансным покрытием спроектирована с учетом лучшего обеспечения вентиляции катушек. Для защиты от механических повреждений магнит динамика закрыт резиновым кожухом. Все в этом сабвуфере выверено до мелочей, вплоть до специальных двойных никелированных разъемов нажимного типа. Глубокий и чистый бас, высокое качество используемых материалов и конструкции — вот отличительные черты сабвуфера MQ Quart из серии Discus.

[www.saturn-ht.ru](http://www.saturn-ht.ru)  
[www.mbquart-caraudio.ru](http://www.mbquart-caraudio.ru)

## ТОЛЬКО ЛУЧШЕЕ

### Акустические системы Prology серии Ecstasy

Серия EX рассчитана на поклонников яркой и громкой музыки, с глубокими басами и цельными чистыми средними частотами. В серию Ecstasy вошли несколько моделей различных типоразмеров: двухполосные коаксиальные системы EX-462, EX-522, EX-572, EX-652, трехполосные коаксиалы EX-693 и EX-823, компонентные системы EX-52c, EX-62c и отдельный высокочастотник EX-20T. Диффузоры НЧ-динамиков серии Ecstasy изготовлены из композитного материала на основе стекловолокна (нити расположены в виде сетчатого рисунка, характерного для всей серии). Подвесы диффузоров выполнены из износостойкого натурального каучука, ВЧ и СЧ-динамики с неодимовыми магнитами и купольными диффузорами из патентованного полимера обеспечивают предельно насыщенное и яркое звучание.

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



2



4

## САМ СЕБЕ РАДИОСТАНЦИЯ

### MP3-плеер с FM-транзмиситтером Mystery MFM-23CU

Знакома вам ситуация, когда в кармане лежит USB-флешка или SD-карта памяти с записанными музыкальными файлами, а послушать любимые песни в автомобиле нет возможности? Теперь это не проблема, потому как есть MP3-плеер с FM-транзмиситтером Mystery MFM-23CU. Новинка считывает MP3 файлы с флешек и карт памяти и автоматически передает музыку на автомобильную магнитолу. Чтобы услышать музыку в колонках, достаточно всего лишь настроить приемник на нужную частоту в FM-диапазоне. А еще к MFM-23CU можно подключить любой портативный плеер через специальный вход для внешнего звукового сигнала. Устройство очень компактное и устанавливается в гнездо прикуривателя автомобиля, от которого и получает необходимое питание +12 В. Для удобства управления в комплект входит пульт ДУ.

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



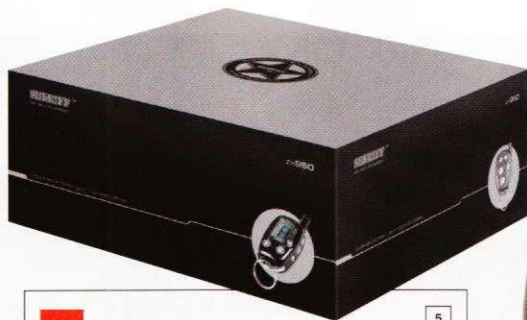
3

## ТЕХНИКА ВЫСШИХ СФЕР

### CD-ресивер DEX-P99RS

На российском рынке появился долгожданный CD-проигрыватель соревновательного уровня — DEX-P99RS. Многие ключевые технологии, использованные в DEX-P99RS, созданы на основе передовой системы компании Pioneer ODR. Доработки чипсетов DSP и ЦАП позволили улучшить качество звучания одновременно со снижением стоимости — это устройство более доступно, чем комплекты DEX-P90RS и DEQ-P90RS. DEX-P99RS оснащается четырьмя мощными 24-битными цифро-аналоговыми преобразователями, четырехполосный процессор Pioneer встроен непосредственно в корпус проигрывателя без вынесения его в отдельный блок. CD-тюнер DEX-P99RS появился на российском рынке в августе по рекомендованной розничной цене 65 990 руб.

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



## БУДЬ СПОКОЕН ЗА СВОЮ МАШИНУ

### Охранная система Sheriff ZX-950

Sheriff ZX-950 — пятиканальная система с двусторонней, увеличенной до 2 км, дальностью связи обеспечивает полный набор охранных функций активной и пассивной защиты автомобиля. Применение нового динамического кодирования в сочетании с поэтапным выключением режима охраны надежно защищает от сканирования, подбора и перехвата кода. Режим просмотра состояния системы позволяет определять температуру салона, двигателя и напряжение аккумуляторной батареи автомобиля. Встроенная интеллектуальная функция турботаймера бережно остановит турбированный двигатель. Набор сервисных функций обеспечивает безопасное управление центральным замком автомобиля во время остановки, своевременное автоматическое запирание дверей по сигналу датчика скорости или датчика движения. Система максимально адаптирована для работы с различными внешними устройствами автоматического запуска двигателя и самостоятельно определяет состояние двигателя. Установив такую систему, можно не только быть спокойным за его сохранность, но и значительно повысить комфорт.

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



5

## В МАШИНЕ КАК ДОМА

### Мультимедийный ресивер 2DIN SUPRA SWD-702

Кроме современного внешнего вида, это 2DIN головное устройство славно соотношением цены к качеству. Разработчики, создавая эту модель, отталкивались, видимо, от философии мобильных телефонов: использовать объем до последнего «кубика». А уж на просторах 2DIN магнитолы есть где развернуться! Помимо привычных радио (FM/AM/УКВ) и транспорта дисков, мы видим слоты USB и SD/MMC. Впрочем, сегодня это тоже стало нормой. А вот и бонусы: вход для камеры заднего вида, отдельный выход на сабвуфер и встроенный ТВ-тюнер! То есть новая магнитола — не просто мультимедийный проигрыватель всего на свете, но и натуральный телевизор SECAM/PAL/NTSC! Широкоформатный экран с диагональю 7 дюймов позволит с комфортом смотреть любимые фильмы и телепередачи. К тому же, у этой модели съемная передняя панель, а этим могут похвастать далеко не все ресиверы формата 2DIN.

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



5



6

## СЯДЬ И СЛУШАЙ



## ЛЯПИС ТРУБЕЦКОЙ „КУЛЬТПРОСВЕТ“

Неожиданно для всех меломанов белорусская группа Ляпис Трубецкой записала новый альбом «Культпросвет». «Представьте себе маленького Игги Пола в пионерском галстуке, собирающего металлолом, — говорит лидер группы. — Мы представили, и получилась эта пластинка». Пройдя путь от минского околотейатрального андеграунда до попсовых стадионных солянок, Сергей Михалок и команда вернулись к своим альтернативным корням. Только на смену декларативному пьянству пришел столь же декларативный бокс, а на смену абсурдистским пародиям на поп-шлягеры — хлесткая социальная сатира. Стилистика альбома, по словам Михалка, будет представлять из себя «смесь из традиционного панк-рока, протопанка, революционных маршей и песен советской эпохи», что прекрасно заметно по названиям. Например, «Анархо-турист», «Нигилист», «Пульс эпохи», «Мистер Лох» и др. Действительно, футуристические и дерзкие ноты отрывают от реальности и устроят бунт на корабле цивилизации.

**СЛУШАТЬ:** ностальгируя по революционному строю и с концами застревая в пробке.



## ТИНА КАРОЛЬ „ЛУЧШИЕ ПЕСНИ“

Да, сегодня мы расскажем о диске украинской дивы Тины Кароль, который в России достать тяжелее, чем безакцизные американские сигареты. С чем связана такая любовь не понятно. Однако, если вы питаете некие теплые чувства к творчеству этой артистки или просто не ровно дышите при звуках современной украинской поп-музыки с легким национальным оттенком, пластинка вам совершенно точно понравится. Ибо там вы найдете не только новые песни, неизвестные народу, среди которых даже есть несколько весьма интересных, но и старые проверенные хиты. На удивление, на диске есть не одна, и не две песни, которые можно слушать... их там как минимум четыре. На мой вкус, исключите англоязычные композиции и будет вообще великолепно.

**СЛУШАТЬ:** в районе Киевского вокзала и по дороге в аэропорт.



# НЕ ПРОСТО БИЗНЕС





Услуги ателье МТМ недешевы: пара лишних „Да“, сказанных в задумчивости менеджеру по продажам — и тюнинг-бюджет исчерпан лет на двадцать вперед. Но, несмотря на расценки, клиенты спускают деньги с таким легким сердцем, что только диву даешься. Настолько сильна харизма человека, возглавляющего эту компанию.

**ТЕКСТ** Кирилл Качнов **ФОТО** Кирилл Качнов

Мне повезло посетить МТМ в день пятидесятилетия герра Майера. Хозяин компании по известнее (тот же Ханс-Юрген Абт из конкурирующего с МТМ ателье Abt Sportsline) встретил бы свой юбилей в мишленовском ресторане, угощая дорогим вином крупных начальников из Audi или своих представителей на Ближнем Востоке. Майер же собственноручно доставал бутылки с шампанским из картонных коробок, разливал его по пластиковым стаканчикам и передавал работникам, собравшимся в столовой. Надо упомянуть, что такое занятие не могло быть особо утомительным, ведь в штате МТМ числится не более двадцати пяти сотрудников. По ходу импровизированного банкета шеф налегал на традиционные ребрышки не хуже упарившихся от возни с моторами механиков. И запачкаться не боялся: все надетое

в тот день на герра Майера в сумме стоило не больше пятидесяти евро...

Список деталей, отличающих Роланда Майера от „чистокровного“ бизнесмена, можно продолжить. К примеру, ездит хозяин МТМ на VW Iltis — армейском внедорожнике, выпуск которого прекращен больше двадцати лет назад. Кстати, именно успех этой машины на зимних тестах в Финляндии (где Iltis на ледовой трассе оказался быстрее многих спорткаров) надумил инженеров Audi приступить к разработке модели Quattro, которую укомплектовали пусть и доработанной, но изначально позаимствованной у внедорожника полноприводной трансмиссией. Роланд Майер в те годы как раз был одним из инженеров Audi, поэтому вся история основанного в 1990 году ателье МТМ связана именно с этой немецкой маркой,



**1** Неожиданно востребованным оказался тюнинг KTM X-Bow: в ателье побывало не меньше десяти машин. Мощность мотора 2.0 TFSI поднимают с 240 до 318 л. с., дорабатывают подвеску и тормоза.

**2** По особо торжественным случаям герр Майер может надеть смокинг и сесть в кожаный салон A8, но чаще всего выглядит именно так.

**3** Еще одна известная машина, принадлежащая Роланду Майеру — короткобазная раллийная версия Audi Quattro, известная как S1. МТМ регулярно вывозит ее на разнообразные покатушки по гоночным трассам.

**4** „Торжественное собрание“ коллектива МТМ по случаю пятидесятилетия шефа.

а само ателье находится на расстоянии километров трех от штаб-квартиры Audi в Ингольштадте. Связи, налаженные Майером за время работы на четыре кольца, стали не последней причиной успеха его собственной фирмы. К примеру, когда Роланд Гумперт (некогда работавший в Audi испытателем) задумал построить суперкар по имени Apollo, именно MTM помогла создать и довести до ума битурбовую V-образную «восьмерку» объемом 4,2 литра, подвеску и тормоза.

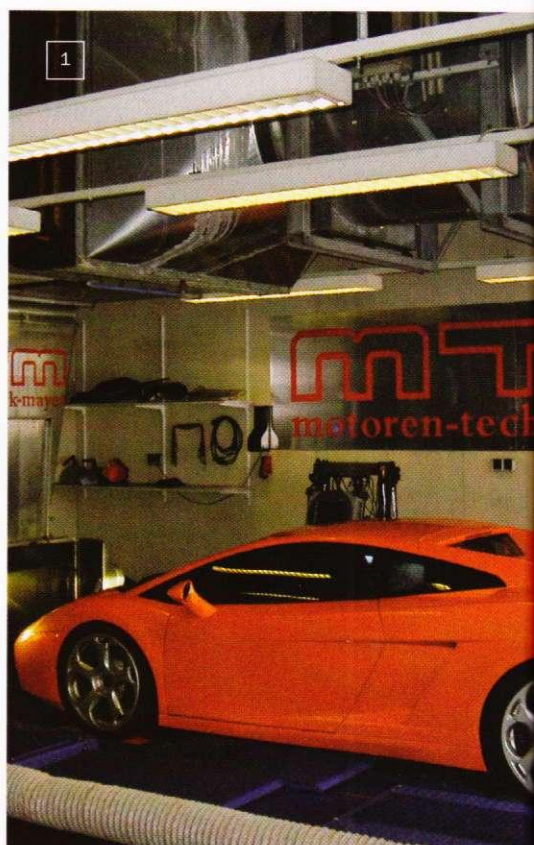
### Быстро и дорого

От многих знаменитых тюнинг-брендов MTM отличается тем, что не размнивается на мелочи вроде светодиодных габаритов или перетянутых кожей рулей. Список доработок обычно состоит всего из 5-6 пунктов, зато напротив каждого стоит более чем внушительная сумма. Возьмем Audi TTS — далеко не самую дорогую модель из тех, с которыми работают в MTM.

Повышающий мощность мотора с 272 до 380 л. с. турбокит стоит 16 500 евро, комплект передних тормозов Brembo с дисками диаметром 380 мм — 4500 евро, 20-дюймовые колесные диски — 5500 евро... Перевести дух удается, только дойдя до коротких пружин по цене в 250 евро. Но в итоге общая стоимость доработок доходит до 50% от цены Audi TTS в немецких автосалонах. При этом облик автомобиля радикально не изменится: дизайн

- 1 Мощностей стенов в компании сразу два, т. к. проверку на них проходит каждая машина с доработанным мотором — даже если имел место банальный чип-тюнинг.
- 2 MTM работает с девятью марками автомобилей, но машины Audi по-прежнему встречаются в цехах чаще других.
- 3 Vimoto — единственная модель колесных дисков в прайс-листе MTM. Зато вариантов финишного покрытия для нее имеется целых пять.
- 4 На панели приборов двухмоторной Audi TT всего по два — в частности, хорошо заметны два тахометра.

будет чистой белого цвета. Во-первых, как было описано выше, хозяин MTM не строит из себя воротилу бизнеса и чужд сакральных игр с дорогущими часами, представительскими машинами и частными самолетами. Во-вторых, чуть ли не каждый посетитель может увидеть, куда именно тратит Майер заработанные им деньги. В одном из принадлежащих фирме ангаров восстанавливаются несколько принадлежащих хозяину машин — к примеру, гоночный Austro-Daimler двадцатых годов или классическая модель Ferrari, выпускавшаяся в середине восьмидесятых. Впрочем, даже такие изысканные транспортные средства отступают на второй план, когда видишь припаркованную тут же самую известную машину из построенных MTM — двухмоторный Audi TT первого поколения.



колесных дисков Vimoto не назовешь инновационным. Зато по мощности машины от MTM, как правило, превосходят конкурентов, разве что иногда с ними пытаются конкурировать проекты швейцарского ателье Sportec. Быстро и дорого — этих двух слов достаточно, чтобы описать кредо Роланда Майера.

Конечно, иногда (по просьбе особенно небедных клиентов) приходится заниматься и мелочами — к примеру, «рисованием» новых выхлопных труб для Lamborghini Murcielago. Но инженерам и хозяину компании больше по душе масштабные проекты — к примеру, компрессор-кит для Spyker C8, который вместе с установкой обойдется клиенту в 45 831 евро.

К человеку, который способен раскрутить клиентов на столь впечатляющие капиталовложения, испытываешь естественную зависть. В случае с господином Майером эта зависть





### Двойная порция

Одним из главных событий года для многих немецких тюнеров считаются заезды на высокоскоростных трассах в Нардо или Папенбурге. Высокоскоростными они называются потому, что высокую скорость там можно не только развить, но и поддерживать.

К примеру, длина круга в итальянском Нардо — 11 км. Причем форма трассы — идеальный круг, поэтому поездка по ней представляет собой один сплошной разгон до максимальной скорости.

Периодически на двух упомянутых автотреках собираются представители немецких тюнинг-ателье и выясняют, чьи машины быстрее. Одни фирмы привозят „серийные“ (то есть доступные обычным покупателям) автомобили, другие — специально для таких заездов строят в единственном экземпляре уникальные конструкции.

Двухмоторный Audi TT, также известный под именем Vimoto, участвует в подобных мероприятиях почти десять лет и стал за это время своеобразным талисманом ателье. Именно в честь него имя Vimoto получила единственная модель колесных дисков, которую MTM продает под своей маркой, хотя на боевой машине стоят совсем другие колеса.

При создании проекта были использованы два турбомотора объемом 1,8 литра — такими оснащались менее мощные версии TT первого поколения. В стоке такие моторы не развивали больше 240 сил, но тюнеры выжали из каждого по 510 лошадей. Естественно, каждый мотор работает на свою ось через свою 6-ступенчатую коробку передач, причем и спереди, и сзади стоят дифференциалы повышенного трения (степень блокировки спереди 50 %, сзади — 25 %). Официально считается, что Vimoto обошелся компании в сумму около 600 тысяч евро. Но динамика тоже впечатляет: во время первых заездов в Нардо семь лет назад автомобиль разогнался до 371 км/ч, а наилучшим достижением на сегодня являются 393 км/ч, показанные в позапрошлом году в Папенбурге. И в компании уверены, что заветный рубеж в четыре сотни будет взят в ближайшее время. Именно благодаря Vimoto. Это знает каждый немецкий автомобилист. Но удастся ли когда-нибудь „отбить“ 600 тысяч евро, вложенных таким образом в рекламу? Похоже, один из козырей MTM в том, что над такими вопросами герр Майер и его подчиненные задумываются не чаще, чем это требуется для нормального функционирования бизнеса, и на собственном примере демонстрируют клиентам, что тюнинг — это прежде всего средство получать удовольствие от жизни.



3



4

# Даже в сложной ситуации мы выведем Вас на верный путь



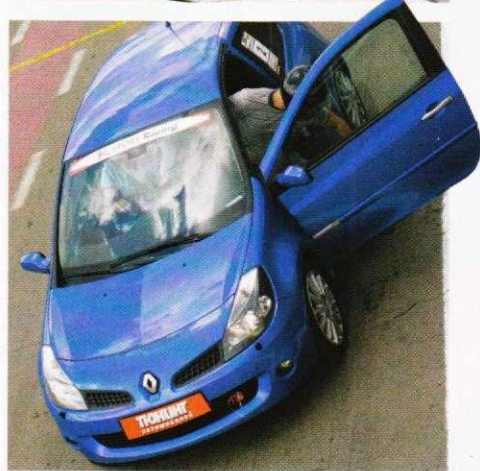
BILSTEIN — уже более 50 лет мы заботимся о том, чтобы победитель всегда чувствовал себя уверенно: и на дороге, и в условиях бездорожья. Это подтверждают не только нашим многочисленным титулам в автоспорте, но и успехи в гонках внедорожников, таких как «Baja 500 и 1000». Ведущие автопроизводители в серийных разработках полагаются на нашу компетентность. Поэтому практически для любого автомобиля — как обычной, так и повышенной проходимости — мы можем предложить амортизаторы и элементы подвески. Чтобы благодаря технологии и качеству BILSTEIN на любом участке дороги Вы смогли сразу почувствовать **BILSTEIN — удовольствие от вождения.**

[www.bilstein-com.ru](http://www.bilstein-com.ru)



Реклама. Товар сертифицирован.

# БЫСТРЫЕ СЕКУНДЫ



На этом, уже четвертом по счету турнире, движение организовано по часовой стрелке. Все участники уже изрядно успели „вкататься“, поэтому результаты большинства радовали и удивляли. Впрочем, пусть они сами все скажут.

**ТЕКСТ** Алан Енилеев **ФОТО** Алан Енилеев, Денис Арендарчук

## Евгений Вишницкий, Lotus Elise

„Не секрет, что в классе „Атмосферный“ разыгралась нешуточная борьба. Фаворитом в ней является Константин Литвинов на Honda S2000, это очень опытный пилот. Мне

проиграть ему в прошлом году было даже не стыдно. Но сейчас все по-другому. Я набираюсь опыта, в руках очень хороший инструмент. Мне нужна только победа! S2000 — очень интересный автомобиль с правильной компо-

новкой агрегатов и выдающимся двигателем, в нем все очень удобно, а ехать на нем быстро сплошное удовольствие. Но в предельных режимах, таких как скоростные повороты, нужно четко следить за „держакom“, а в связках медленных поворотов держать машину на грани сноса и заноса. Вот тут у Lotus и есть небольшое преимущество, так как держать скорость в быстрых и медленных поворотах получается больше. По компоновке Lotus интересней: шасси может переварить увеличение мощности аж на 100 „лошадей“ без существенных доработок по подвеске и трансмиссии, органы управления (педальный узел, работа рычага коробки) не так удобны как на S2000, но баланс в целом лучше.

Анализируя свои преимущества („держак“, управляемость) и недостатки (двигатель, коробка) я четко обозначил, где мне нужно существенно отыгрывать секунды. Серьезно подготовив автомобиль к четвертому этапу, у меня был четкий план для достижения рекорда круга для своего класса (1:55,00). Все доработки были в рамках технического регламента. Ищутся оптимальные характеристики ГСМ, подбираются оптимальные составы тормозных колодок, ставятся лучшие комплектующие воздушных и масляных фильтров, что-то делается по оптимизации воздушных потоков как для прижимной силы так и для охлаждения двигателя, резина — предмет вообще отдельного разговора, обустройство рабочего места водителя



## МАКСИМ ТРАВИН

Четвертый этап — это своеобразный экватор чемпионата. В каждом классе определены фавориты. Надеюсь, что технические проблемы не помешают им вести борьбу и показывать быстрые секунды. Многие участники уже демонстрируют настоящий гоночный подход к тренировкам и зачетным заездам. Берегут автомобили, не выезжая на каждую тренировочную сессию только ради удовольствия, а больше работают над настройками автомобиля. Наката к четвертому этапу уже вполне хватает, для того чтобы быстро выходить на лучшие результаты, поэтому сейчас поиск быстрых секунд в основном лежит в правильной подготовке автомобиля и оптимальных настройках.

В классе „Анлимитед“ идет жесткая борьба между двумя спортсменами, Василием Сабуровым и Николаем Сорокиным. Каждый из них демонстрирует очень серьезный подход к процессу, приезжая на соревнования с профессиональными спортивными механиками. Автоспорт — „игра“ командная, показывать такие высокие результаты в одиночку просто невозможно. Нужна команда за спиной!

(педаль, ремни, сиденья, обувь, перчатки), свечи зажигания и еще много что еще может принести доли секунд на каждом круге.

В этот раз мне не повезло: при повышенной нагрузке на шасси в повороте сломался палец на шарнире подруливающей тяги задней подвески, в результате колесо стало болтаться на поворотном кулаке, что повлекло мгновенный срыв задней оси при боковых нагрузках. Мне и пассажиру очень повезло, что поворот был не таким уж быстрым, нагрузка на технику

в „Мячково“ очень высока, если начинаешь ехать действительно быстро. Но, я уверен, все еще впереди.

## Павлов Владимир, Porsche 911 Turbo

„Чтобы понять интригу, сложившуюся к четвертому этапу, нужно вспомнить первый этап. В тот раз все участники на первый „пристрелочный“ этап приехали на старой резине, поэтому, а также из-за большого зимнего перерыва участниками были показаны весьма посредственные времена. После этого часть установили покрышки типа полуслик. Другая часть пилотов, в том числе и я, — новые гражданские покрышки, в связи с чем первые получили заметное преимущество. Конечно, бороться с Сергеем Богдановым, который едет на облегченной BMW M3 с мотором 360 сил и на свежем полуслике со временем 1:55:185 мне было весьма затруднительно — мой лучший результат в Мячково (в направлении заездов по часовой стрелке) около 1.56,5 на гражданских покрышках Michelin Pilot Sport. Но вот мой проигрыш в финале Алексею Лапину — целиком моя заслуга, т. к. на тренировке мне удавалось выходить из 1.58 — к вечеру сказалась усталость и из-за небольших погрешностей пилотирования показать утренний результат не удалось. Алексей тоже ухудшил свой утренний результат из-за нарастающего износа мягких покрышек, но его времени хватило для второго места“.

## Сергей Богданов, BMW M3 CSL

„К этапу готовился особенно тщательно. Никаких доработок в машине я не приемлю, просто проверяю, что она находится в идеальном рабочем состоянии. А вот улучшить прокладку требуется всегда. Поэтому в основном я концентрируюсь на собственных навыках вождения, оттачиваю плавность рулежки, разгона, торможения, ощущение баланса машины.“

В этот раз немного подвела резина, это уже третий этап на котором я ее использо-

вал, и поэтому сцепные свойства оставляли желать лучшего. Несмотря на это, мне удалось стабилизировать время круга. В целом я остался доволен достигнутыми результатами, на новом комплекте резины я уверен, что покажу новый отличный результат!“

## Константин Литвинов, Honda S2000

„Было тяжело! Машина изрядно подустала (до сих пор не поменял подвеску), резина уже не свежая, а чтобы бороться с таким соперником как Lotus, нужно быть всегда в форме! Поэтому на тренировках я не ездил, а ждал сразу боевых заездов. Lotus наоборот „укатывался“ все тренировки, что и сыграло с ним злую шутку — обломилась тяга колеса. В итоге у него технический сход и победа у меня в руках! Но это не самая лучшая победа, я привык побеждать, а не выигрывать!“

## ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП MAXPOWERCARS-2009

### Класс „Атмосферный“

1. Константин Литвинов — 1:58:746 (Honda S2000)
2. Шугушев Заур — 2:02:971 (Mazda RX-8)
3. Дмитрий Бударин — 2:05:175 (Renault Clio Sport)

### Класс „Атмосферный Pro“

1. Сергей Богданов — 1:55:185 (BMW M3)
2. Алексей Лапин — 1:58:382 (BMW M3 E36)
3. Владимир Павлов — 1:58:735 (Porsche 911)

### Класс „Турбосток“

1. Андрей Юрьев — 1:47:576 (Mitsubishi Lancer Evo VIII)
2. Роман Хомутов — 1:49:259 (Subaru Impreza WRX STi)
3. Евгений Кулешов — 1:50:156 (Mitsubishi Lancer Evo IX)

### Класс „Анлимитед“

1. Василий Сабуров — 1:43:642 (Subaru Impreza WRX STi)
2. Николай Сорокин — 1:45:694 (Mitsubishi Lancer Evo VII)
3. Олег Николаенко — 1:47:408 (Mitsubishi Lancer Evo IX)



## СОВЕТ № 5

Чтобы поддерживать мозг в работоспособном состоянии, необходимо его постоянно загружать работой. Однако и здесь необходима мера, т. к. одной из причин ослабления памяти является перегрузка. В таких случаях поможет смена деятельности. Встаньте с рабочего места и погуляйте в обеденный перерыв минут 10 на свежем воздухе. А если вы физический трудяга — почитайте книгу.



# ДВИГАЯ ВРЕМЯ

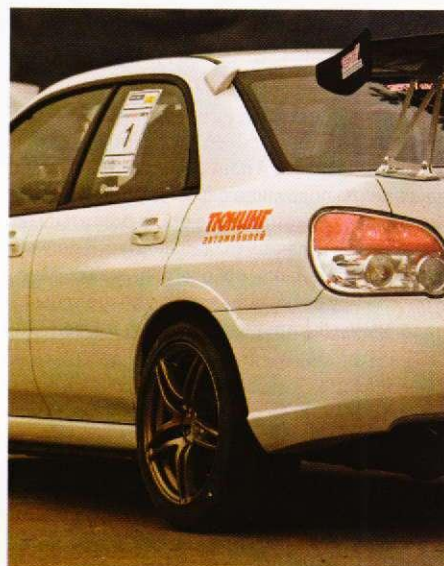
На пятом этапе МРС общие временные рамки казалось давно устоявшиеся, были вновь подвинуты.

**ТЕКСТ** Дмитрий Колотилин **ФОТО** Денис Арендарчук

Секунда на кольце — это много. Улучшая времена, пилоты вполне обоснованно радуются сотым, которые они вновь смогли отнять у асфальта, погоды, состояния техники и везения. Небольшие позитивные шажки пос-тепенно перерастают в весомые секунды, которые позже выискивают соперники, садясь на хвост и стараясь подсмотреть траектории. Вспоминая прошлые года проведения МРС, сам собой обозначился определенный временной рубеж для каждого из классов — некая дверь, к которой единицы подбирали ключи и позже пускали за собой, по одному, своих оппонентов, доказывая, что

можно ехать еще быстрее. Но, как поется в одной известной песне, „если не подходят ключи, вышиби двери плечом“. Словно створившись, именно так один за другим стали поступать участники!

Наблюдая за выступлениями Василия Сабурова в этом сезоне, сложилось впечатление, что человек словно схватился за поручень скоростного экспресса, и с упоением и виртуозностью отыгрываясь за все! К слову, он скинул за сезон уже 5 (!) секунд с круга и это в самом мощном и быстром классе „Анлимед“, где разговор чаще идет о тех самых сотых. Вернее, шел. Новый рекорд круга, кото-



## ОРГАНИЗАТОР

### МАКСИМ ТРАВИН

„Главным событием пятого этапа стало изменение направления движения по трассе. Если первые четыре этапа прошли по часовой стрелке, то, начиная с пятого этапа и до конца сезона, мы будем ездить против часовой стрелки! Для чего это сделано? Для того чтобы таким способом добавить в календарь другую трассу! Да, езда по тому же автодрому, но в противоположном направлении означает, что вы едете по абсолютно другим траекториям, те же повороты, проходятся иначе, многие из них становятся намного быстрее. Изначально, когда трасса проектировалась, то езда в обе стороны была в планах, поэтому зоны безопасности, паребрики планировались с этим учетом. Я пилотировал автомобили разных классов, начиная от туринга и заканчивая формулами разных классов в обе стороны. Из своего опыта, могу сказать, что езда против часовой стрелки более интересная и техничная, а время прохождения круга на 1–2 секунды быстрее! Некоторые повороты проходятся без торможения, больше связок поворотов проходятся практически полным газом!

Вы спросите, как это отразилось на результатах участников? Даже самые опытные спортсмены по началу, осторожничали и вкатывались, постепенно увеличивая темп. Правда были и те, кто откровенно спешил и горячился. Результат — несколько неприятных вылетов, срезанный привод и побитый поддон картера. Но это не проблема конфигурации трассы (если вы помните, при езде по часовой стрелке машины бывало получали куда более серьезные повреждения), а проблема „вката“. В целом все участники кубка положительно оценили идею езды в разных направлениях, многим, как и мне, езда против часовой стрелки понравилась больше, с точки зрения пилотирования. А накат появится, в этом я не сомневаюсь. Впереди еще три этапа!“

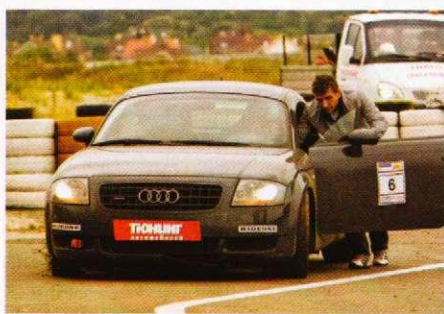


## УЧАСТНИКИ

### АЛЕКСЕЙ АНИСИМОВ, РОМАН ХОМУТОВ

„Против часовой стрелки ехать интересней и не так опасно — самые быстрые прямые едутся не в стену, а в поле. Немного огорчает жесткость поребриков, в двух местах ощутимо подбрасывает и дестабилизирует машину, но ведь их и объехать можно (смеется).“

Приятно видеть весь подиум за Subaru в нашем классе — ощутимо прибавили все соперники. Несмотря на это у нас остаются резервы в настройке машины, до предела думаю, секунды 2–3 нам еще остается. Особенно если не отвлекаться на сход-развал, который доставил нам определенные неудобства. Установили новый рекорд для нашего авто и экипажа — 1,48.778 и на зачетных кругах взяли 1 и 2 место, несмотря на технические проблемы. Потенциал у автомобиля еще остается, будем стремиться к улучшению результатов.



рый бесстрашно зафиксировала электроника 1:42,693! Сам собой напрашивается вопрос: „Может из сорока?“

В классе помладше, в „Турбостокке“, времена, особо не стесняясь, стали совсем не младшими. На тренировочных заездах был „второй вынос двери плечом“, а именно 1.48.778 Алексея Анисимова. В прошлые года за такое время и в „анлиме“ было, мягко говоря, не стыдно! Резонен и итоговый результат — заслуженно первые два места пьедестала за Алексеем и его напарником Романом Хомутовым после квалификационных заездов. К ним же примкнул опытный пилот Давид Рамишвили, который взошел на третью ступень пьедестала, таким образом закрепив гегемонию марки Subaru в данном классе. Класс „Атмосферный Pro“ не хотел оставаться в стороне и один из его пилотов довершил начатое другими „вышибалами“. Это Степан Курмилов, потерявший ранее на одном из эта-



## РЕЗУЛЬТАТЫ

### ПЯТЫЙ ЭТАП MAXPOWERCARS-2009

#### Класс „Атмосферный“

1. Заур Шугуев — 1:59,116 (Mazda RX-8)
2. Дмитрий Бударин — 2:01,797 (Renault Clio Sport)
3. Максим Карнаухов — 2:05,890 (Smart)

#### Класс „Атмосферный Pro“

1. Степан Курмилов — 1:53,883 (BMW M3)
2. Максим Кривобоков — 1:57,308 (BMW M3)
3. Владимир Павлов — 1:57,698 (Porsche 911)

#### Класс „Турбосток“

1. Роман Хомутов — 1:49,256 (Subaru Impreza WRX STi)
2. Алексей Анисимов — 1:49,361 (Subaru Impreza WRX STi)
3. Давид Рамишвили — 1:51,142 (Subaru Impreza WRX STi)

#### Класс „Анлимитед“

1. Василий Сабуров — 1:42,693 (Subaru Impreza WRX STi)
2. Олег Николаенко — 1:46,375 (Mitsubishi Lancer Evo)
3. Андрей Юрьев — 1:49,259 (Mitsubishi Lancer Evo)

**„КОГДА ТЫ ЗАХОДИШЬ В ПОВОРОТ НА ТАКОЙ СКОРОСТИ, ЧТО ПОНИМАЕШЬ — ИЗ НЕГО ТЫ НЕ ВЫИДЕШЬ И ВДРУГ, К СВОЕМУ УДИВЛЕНИЮ, ВЫХОДИШЬ... ЗАПОМНИ, КАК ТЫ ЭТО СДЕЛАЛ, И ТАК И ЕЗДИ ДАЛЬШЕ. ЭТО ПРАВИЛЬНО“.**

### AYRTON SENNA

пов свой верный Nissan 200SX. Горевал Степа недолго. В этот раз он выступал на BMW M3 в одном из самых лучших ее кузовов, немного вкатился и показал 1:53,883. И все это происходило на фоне того, что пятому этапу предшествовал большой перерыв. Были опасения, что это скажется на временах участников не в лучшую сторону... Хорошо, когда опасения не подтверждаются, не правда ли? И авансом складывается ощущение, что следующий этап вновь заставит дрожать секунды. Мы уже считаем дни до следующей гонки.

# ВСЕ ТОЧКИ РАССТАВЛЕНЫ

Чемпионат „Формулы Дрифт“ этого года получился на удивление ярким и зажигательным. Страсти по ходу сезона накалялись, пилоты набирались опыта, а болельщики входили во вкус.

ТЕКСТ Елена Круглова ФОТО Олег Лозовой



Как итог — феерический финал, который во многом расставил все необходимые точки над правильными буквами.

Специально для заключительного этапа этого года была разработана новая конфигурация трассы: старт и финиш поменялись местами, и теперь инициация заноса происходила прямо напротив зрительской трибуны. По словам многих участников чемпионата, эта конфигурация на практике оказалась сложнее, чем все предыдущие.

Тяжелее всего пришлось пилотам Street-серии, но многие достойно справились с этой задачей, продемонстрировав весь полученный ими за прошедший сезон опыт. Дмитрий Стрельченко на Nissan Silvia S15 показал

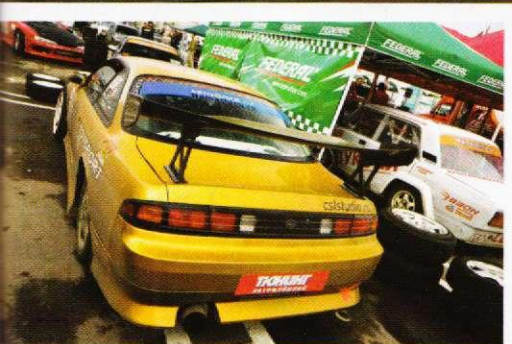
лучший результат сначала в квалификации, а затем отлично выступил и во время зачетных заездов. В итоге он стал победителем финального этапа в классе Street. Второе место занял Михаил Хондкарян, выступающий за команду Ross Moto Racing team на автомобиле Toyota Mark II. Третьим стал Сулейманов Руслан на Mazda RX-7 из команды Shicana Drefteam.

В профессиональной серии чемпионата „Формула Дрифт“ по результатам квалификационных заездов были выявлены 16 лучших участников, которые и составили сетку парных заездов в формате „ТОП 16“.

Абсолютный лидер Чемпионата „Формула Дрифт-2009“ — Тимофей Кошарный, который







по итогам четырех этапов набрал такое количество баллов, что уже никто не мог потеснить его на первой строчке турнирной таблицы, выступал на V этапе лишь в роли болельщика.

Если первое место Тимофея было уже неоспоримо, то его напарнику по команде Che Drift Олегу Цаплику предстояло бороться за место в призовой тройке. Обойдя на стадии TOP16 Владимира Федорина на Subaru Impreza WRX, Олег встретился с прошлогод-

ним серебряным призером Ильей Кондратьевым. С небольшим преимуществом, все-таки пилот из Санкт-Петербурга прошел в полуфинал соревнований, где турнирная сетка свела его с Никитой Шиковым.

Никита, став лучшим на квалификации, продолжил удачное выступление и в парных заездах, уверенно обходя соперников. В полуфинальном заезде с Олегом Цапликом даже после нескольких перезаездов судьям было нелегко выявить лучшего среди них. Только досадный разворот Олега Цаплика во время последней попытки решил исход этого нескончаемого противостояния. И Никита Шиков, выступающий на Toyota Altezza, прошел в финал V этапа. Не менее удачно выступал и его напарник по команде „Toy Sport“ — Евгений Харитонов. Его полуфинальные заезды с Владимиром Ивановым из команды „Pro sport RCO“, в прошлом лучшим мотогонщиком России, были не менее зрелищными и напряженными.

В итоге в финал прошел Евгений Харитонов, а Владимир встретился в борьбе за третье место с Олегом Цапликом. Именно их заезды стали последними. Финального заезда за первое место зрители так и не увидели. Автомобиль Евгения Харитонова не выдержал высоких нагрузок и судьи засчитали ему технический сход. Таким образом, Никита Шиков стал победителем V этапа, Евгений Харитонов занял второе место, а Олег Цаплик стал третьим.

## В ИТОГЕ

### „ФОРМУЛА ДРИФТ. PRO“

По результатам пяти этапов третье место в этом классе занял Илья Кондратьев из команды „JZ-Brothers“, второе место — Никита Шиков из команды „Toy Sport“. Лучшим дрифтером по итогам сезона и Чемпионом „Формулы Дрифт. Pro -2009“ стал Тимофей Кошарный из команды „Che drift“.

### „ФОРМУЛА ДРИФТ. STREET“

В классе Street по итогам всего

сезона третье место занял Виталий Полищук из команды „JZ-Brothers“, выступающий на автомобиле Toyota Mark II JZX90, второе место занял Михаил Хондкарян из команды „RossMoto“. Чемпионом „Формулы Дрифт. Street-2009“ стал пилот из Санкт-Петербурга Феликс Читипаховян из команды „Miami Team“, демонстрирующий на протяжении всего сезона стабильно высокий уровень мастерства.

Реклама

ТЮНИНГ И РЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ. ЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ...

**HYPER-AUTO**  
**(495) 782-52-06**  
**WWW.HYPER-AUTO.RU**

**MOTUL**  
 ПОЛНАЯ ГАММА  
 МАСЕЛ И  
 ЖИДКОСТЕЙ  
 ДЛЯ  
 АВТОМОБИЛЕЙ  
 И  
 МОТОЦИКЛОВ  
 ОТ ВЕДУЩЕГО  
 МИРОВОГО  
 ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

**UFOHEAD (ECU)**  
 БЛОКИ УПРАВЛЕНИЯ  
 ДВИГАТЕЛЕМ  
 С ВОЗМОЖНОСТЬЮ  
 ЭО КАПИТОВКИ  
 В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ  
 НА ЛЮБОЙ АВТОМОБИЛЬ

**AG RACING WHEELS**  
 КОВАННЫЕ ДИСКИ  
 ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ  
 АВТОМОБИЛЕЙ И  
 ДЖИПОВ

**ТУРБОКОМПРЕССОРЫ,  
 ТУРБОКИТЫ,  
 ИНТЕРКУЛЕРЫ,  
 БЛОУОФФЫ,  
 ВЕСТГЕЙТЫ ОТ  
 ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ  
 ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ**

**УВЕЛИЧЕНИЕ  
 МОШНОСТИ И  
 РЕМОНТ ЛЮБОЙ  
 ТУРБИНЫ**

HYPER-AUTO (495) 782-52-06 ПЕНИНГ-ГРАДСКОЕ ШОССЕ Д.300 WWW.HYPER-AUTO.RU



# БИТВА ТИТАНОВ

На протяжении всего сезона шла нешуточная борьба за выход в финал. В последний день мимо внутреннего дворика ТЦ „Горбушкин Двор“ в Москве невозможно было пройти мимо и не услышать накачивающих звуковых волн.

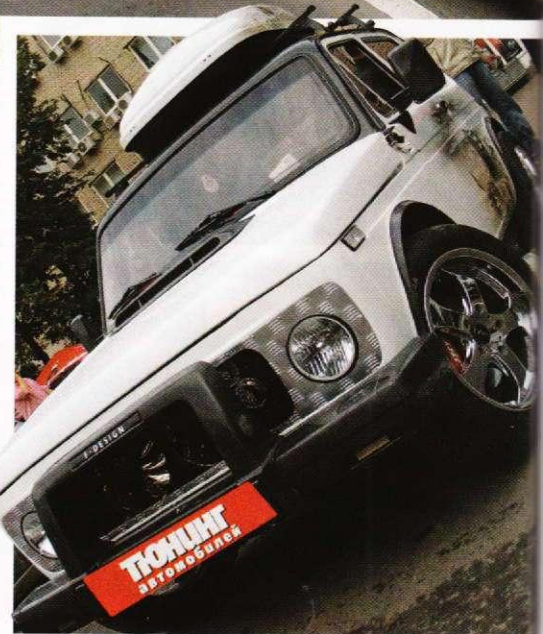
ТЕКСТ Антон Николаев    ФОТО Антон Николаев

Всего на площадке присутствовал 101 автомобиль. Первыми в борьбу вступили участники категории EMMA Racing. Самый лучший результат показал Нарек Ерицян из Кисловодска. Позже вступили в борьбу и остальные участники, подготовившие автомобили к судейству качества звука и звукового давления.

Серьезная борьба развернулась в классе Experienced 2000, например, разница в итоговой сумме баллов между вторым и седьмым местом была всего лишь в 7 баллов (311 против 318)! Впрочем, похожая ситуация была

в других классах и категориях. В самом старшем из звуковых классов Expert Unlimited бились за победу двое участников. Несмотря на то, что их аудиосистемы установлены в одинаковые автомобили (Ford S-max), они представляют собой совершенно разные концепции и подходы к пониманию правильного звука. Ford, подготовленный в студии „АМ-Стиль“, построен на акустических системах DLS Scandinavia и ламповых усилителях. А машина Виктора Иванова из Екатеринбурга, лидера команды Pioneer team, — на топовой линей-

ке Pioneer ODR. Борьба между этими двумя титанами car audio велась на протяжении всего сезона, в финале авто, подготовленное командой „АМ-Стиль“, в честной борьбе опередила соперника и увезла кубок с собой. Классы и категории Multimedia тоже выявили своих



О ПРОЕКТЕ „ЗОЛОТАЯ  
КОПЕЙКА“ — на с. 062





## КСТАТИ

### ГЕОГРАФИЯ УЧАСТНИКОВ

В финале приняли участие автомобили из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбургa, Эссентуков, Волжского, Волгограда, Саратова, Азова, Мытищ, Удомли, Твери, Нижнего Тагила, Обнинска, Ставрополя, Оренбурга, Верхней Пышмы, Ростова-на-Дону, Липецка, Сарова, Фролово, Вольска, Рязани, Лебедяни, Солнечнодольска, Коркино, Озерска, Красноармейска, Матвеева-Кургана, Тамбова, Тюмени, Сухого Лога, Ангарска, Майкопа, Чехова, Перми, Кисловодска, Химок, Уфы, Пятигорска, Челябинска и даже из Комсомольска-на-Амуре. Приехали гости из Латвии, Белоруссии, Украины.

чемпионов, среди которых стоит особо отметить проект „Золотая копейка“. Питерцам удалось создать автомобиль, который пропитан духом истории и в то же время оснащен вполне современной мультимедийной системой, позволившей завоевать чемпионский титул в классе Multimedia Expert.

Судьи выставили автомобилю высокие баллы за инсталляцию, а вот лучшие баллы за оценку качества воспроизведения оказались у неоднократного призера России и Европы Сергея Бакаева на неизменном на протяжении вот уже нескольких сезонов „карточном“ Ford Focus. Соревнования длились весь день и закончились уже затемно, а после награждения чемпионы отправились набираться сил и совершенствовать аудиосистемы перед решающей поездкой на финал Европы, который в этом году будет проходить в Роттердаме (Нидерланды) с 8 по 11 октября.



**О РЕЗУЛЬТАТАХ  
ФИНАЛА ЧЕМПИОНАТА  
РОССИИ ПО АВТО-  
ЗВУКУ И ТЮНИНГУ:  
[WWW.EMMANET.RU](http://WWW.EMMANET.RU)**



# СЕКРЕТНЫЙ ОТСЕК

Одна из самых активных команд на прошедшем мероприятии — Pioneer team. И если о машине лидера команды вам уже известно, то с этим Daewoo Matiz еще только предстоит познакомиться.



## DAEWOO MATIZ

**Владелец**  
Василий Мишуков

**Место прописки авто**  
г. Оренбург

**Команда**  
Pioneer team



Среди тенденций последнего времени в подготовке автомобилей-участников автозвуковых соревнований — фронтальное расположение низкочастотных динамиков. В автомобилях практически всех членов команды Pioneer team сабвуферные корпуса расположены в передней части салона под бардачком. Это дает большие преимущества при настройке аудиосистемы — удастся избежать распространенной ситуации, когда низкие частоты играют как бы отдельно от самой музыки, не создавая реального ощущения низкочастотных инструментов. Это важно не только для соревновательных автомобилей, но и если просто хочется качественного звука. К тому же такое расположение дает еще одно неоспоримое преимущество — багажник остается незанятым (это особо оценят те, кто хоть раз бывал в дальней поездке).

Здесь крайне важно тщательно подойти к выбору самого сабвуферного динамика, который способен работать в малых объемах. Ярким примером необычной фронтальной установки сабвуфера служит автомобиль Василия



Мишукова из Оренбурга. В его Daewoo Matiz корпус располагается даже не под бардачком, а под... рулевой колонкой! На низкочастотник TS-W257D2 работает двухканальный усилитель Pioneer GM-3300T.

Система его построена по схеме „фронт плюс сабвуфер“. Акустические системы подключены к усилителю би-ампингом (на каждый из динамиков работает свой канал). Динамики подбирались из серий PRS и RS, например, твитеры — давно и хорошо зарекомендовавшие себя (в том числе и в чемпионских инсталляциях) топовые TS-T01RS, а мидбас — TS-M171PRS. Сам усилитель, работающий на эти динамики, выбран тоже из линейки PRS — Pioneer PRS-A900, который можно часто увидеть в соревновательных системах автомобилей Pioneer team.

„Головой всему“ служит отлично зарекомендовавшая себя связка Pioneer DEX-P9R и процессор Pioneer DEQ-P9. Но, несмотря на такую лаконичность аудиосистемы, Василий оказывался в верхней части таблиц участников в разных городах России в этом году. Свою роль сыграло все — и подбор хорошо звучащих компонентов, и грамотная установка, и их правильная настройка.

Как результат — титул Чемпиона России 2009 года в классе Advanced 5 channels (это любительский класс, в котором участвуют автомобили с аудиосистемами, имеющими не более 5 каналов). Нам же остается только пожелать удачи Василию Мишукову на финале Европы.

### ИНФО

#### Сабвуфер

Сабвуфер разместили необычно, под рулевой колонкой и направлен диффузором вперед. Далеко не всякий динамик способен играть в столь малых корпусах.



#### Фронтальные АС

Для установки динамиков пришлось переделать торпеду. Зато теперь мидбасы работают на отражение от лобового стекла, обеспечивая высокую, равномерную звуковую сцену. Твитеры нашли свое место на стойках.



#### Головные устройства

„Головой всему“ служит отлично зарекомендовавшая себя связка Pioneer DEX-P9R и процессор Pioneer DEQ-P9.





# ИЛ★2 ШТУРМОВИК

К Р Ы Л А Т Ы Е Х И Щ Н И К И



НЕБО БУДЕТ НАШИМ!



реклама

© 2009 ЗАО "1С". Все права защищены. Игра для Xbox 360 разработана компанией Gaijin Entertainment. Published by 505 Games under license by 1C Company. В компонентах данного программного обеспечения используется сетевое программное обеспечение RakNet 3.0 (©2008 Jenkins Software LLC). RakNet является товарным знаком Jenkins Software LLC, все права защищены. Представлены материалы © 2003, European Space Imaging GmbH, all rights reserved. This product is not endorsed, sponsored or affiliated in any way to the United States Air Force, the Royal Air Force, the Luftwaffe, the Russian or Italian Air forces or any of the manufacturers of the airplanes depicted, including the Boeing Company. Microsoft, Xbox, Xbox 360, Xbox LIVE и логотип Xbox являются охраняемыми товарными знаками группы компаний Майкрософт.

# ЭКВАТОРИАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ



## РЕЗУЛЬТАТЫ

### ПЯТЫЙ ЭТАП SWS RUSSIA

#### Абсолютный зачет

1. Артем Ольхов — 1042
2. Евгений Ермилов — 857
3. Станислав Бурмистров — 748

#### Девушки

1. Анастасия Бурцева

#### Юниоры

1. Станислав Бурмистров
2. Максим Алюлин
3. Александр Афанасьев

#### Взрослые

1. Артем Ольхов
2. Евгений Ермилов
3. Кирилл Варюхин

#### Взрослые 30

1. Павел Гришин
2. Сергей Руднев
3. Сергей Кубышин

#### Взрослые 40

1. Михаил Клопотенко
2. Дмитрий Соколов
3. Николай Кулагин

#### Мужчины > 100 кг

1. Иван Мартиросов
2. Юрий Сачков
3. Михаил Федоров



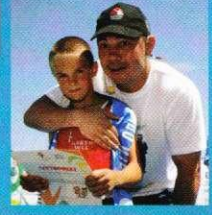
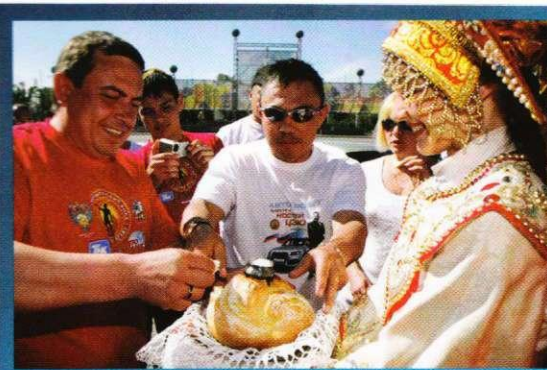
**Соревнования среди любителей в чемпионате SWS Russia торжественно продолжают свое шествие.**

**ТЕКСТ** Геннадий Бобров  
**ФОТО** картодром "Маяк"

Причем настолько, что мы не успеваем за ними. Прошедший пятый этап (в последнем месяце лета) стал переломным в чемпионате, как экватор. Не говоря уже о том, что впервые в истории картодрома гонка была „закручена“ в противоположную сторону.

По сути, участники, „вкатывавшиеся“ в трассу в течение предыдущих этапов, в этот раз оказались на совершенно новой трассе. Благо еще повезло с погодой! Впрочем, в этот раз мы решили не утомлять вас своими рассуждениями, а просто поделиться фотографиями.





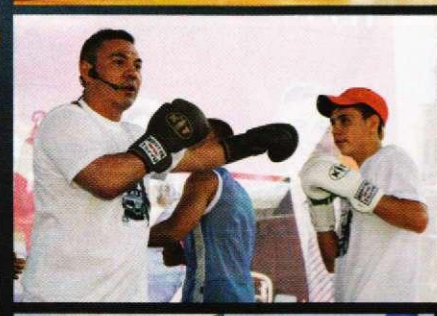
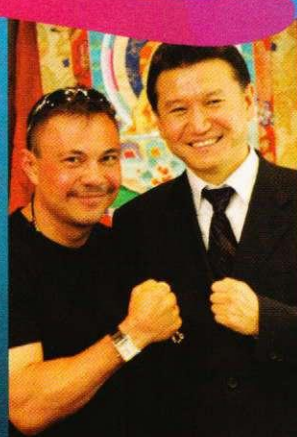
# АВТОПРОБЕГ

## МОСКВА-НОВОРОССИЙСК

### ВМЕСТЕ С

# КОСТЕЙ

# ЦЗЮ



# ПОГРУСТНЕЛИ

С 26 по 30 августа в Международном выставочном центре „Крокус Экспо“ прошла очередная Международная автомобильная выставка „Интеравто-2009“. Вернее, выставок было две. Параллельно проходил еще и MIMS-2009, традиционно экономящий на анонсах.

**ТЕКСТ** Алексей Романов **ФОТО** Алексей Миляев



В отличие от проходящего по четным годам Московского автосалона, эти две экспозиции ориентированы не на потенциальных покупателей автомобилей, а на людей, профессионально занимающихся эксплуатацией, ремонтом и тюнингом транспортных средств. Специфика эта накладывает свой отпечаток на атмосферу, царящую в павильонах. Деловых людей привлекает не красочное шоу с красотками, танцующими вокруг сверкающих полиролью бортов машин, а возможность познакомиться с новинками технологий, материалов, инструмента. Но любая выставка должна дарить ощущение праздника, которое невозможно без ярких красок, музыки и празднующейся толпы. Поэтому каждый раз сухая основная тематика разбавляется стендами автопроизводителей и тюнинговых компаний. Все это было и в этот раз, но в меньшем объеме. Ведь финансовый кризис по автомобильной отрасли ударил сильнее всего.

На бумаге количество участников не сильно уменьшилось по сравнению с „Интеравто-2007“. А вот если судить по площадям, занимаемым выставками, то они сократились в разы. Погрустнее выглядела и публика. Дело не только в малом количестве автомобилей. Большинство иностранных брендов уже не первый раз игнорируют MIMS и „Интеравто“. Но в этом году зарубежные автомобильные компании отсутствовали практически полностью. Только молча стоящие (без комментариев письменных и устных) КраЗы, словно просто припаркованные на время, и несколько „китайцев“ Hafei Motors и Shuchi Bus.

На MIMS-2007 привозили даже концепт от Hyundai, а этот раз в „Крокус Экспо“ даже







- 1 Грустнее всех, как обычно, девушки-стендистки.
- 2 Priora Sport — новинка, хотя и относительная.
- 3 Тишина — отличительный признак этой выставки.



просто новинок было мало. Сильнее остальных выступила Группа „ГАЗ“, но весомость их экспонатов не все могли заметить. Пожалуй, только электроверсия „ГАЗели“ бросалась в глаза обывателю, который равнодушно проходил мимо автобуса „ЛиАЗ“ с гибридной силовой установкой. АВТОВАЗ же нас уже успел приучить к концептам. Без них самая крупная на выставке экспозиция воспринималась дежурным мероприятием. Хотя надо отдать должное, „Лада 4x4“ и Priora Sport — новинки, хоть и относительные.

Заметно сократилось участие тюнинговых компаний. Два года назад им был отведен целый зал, „зажигавший“ атмосферу у самого входа в „Крокус“. Теперь же представленные отдельными вкраплениями, порой соседствующими с зияющими пустотой площадками, красочные стенды растворились в общей массе. Пожалуй, только Top car отработал на своем привычном уровне в качестве представителя шинного бренда Yokohama. Но такими малыми силами трудно было расшевелить спящие павильоны.

Нельзя сказать, что тишина поспособствовала деловой атмосфере. Опять же, только Группа „ГАЗ“ преуспела в этом. Их комментарии к продукции и декларация планов были исчерпывающими. Готовящееся же объединение КамАЗа и АВТОВАЗа обошлось без подробностей. Стендисты „китайского квартала“, занимавшего половину MIMS'a, от безделья бросали свои палатки и, собравшись в кучки, болтали о чем-то своем. Их и раньше не баловали вниманием на выставках такого рода, но в этом августе здесь было особенно пусто.

Единственным интересным моментом на выставках этого года стало процентное увеличение стендов с инструментом. Как издание, уделяющее много внимания людям, самостоятельно дорабатывающим свои машины, нас не может не радовать сей факт.



# СТЕХНИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ



«  
**ИДЕАЛЬНЫЙ  
БАЛАНС МАШИНЫ  
ВО ВСЕМ —  
ТАКОВА ЦЕЛЬ**»

После небольшого перерыва, связанного с поездкой в Красноярск (см. ТА №9/2009), я возвращаюсь к подробностям перипетий с подготовкой Nissan Silvia.

## На что рассчитывали?

Когда мы решили собирать Nissan Silvia для тренировок по дрифтингу, ставка делалась на корч с правильной геометрией, развесовкой, без внешнего гламура, поскольку это боевая машина, а не средство для произведения впечатления.

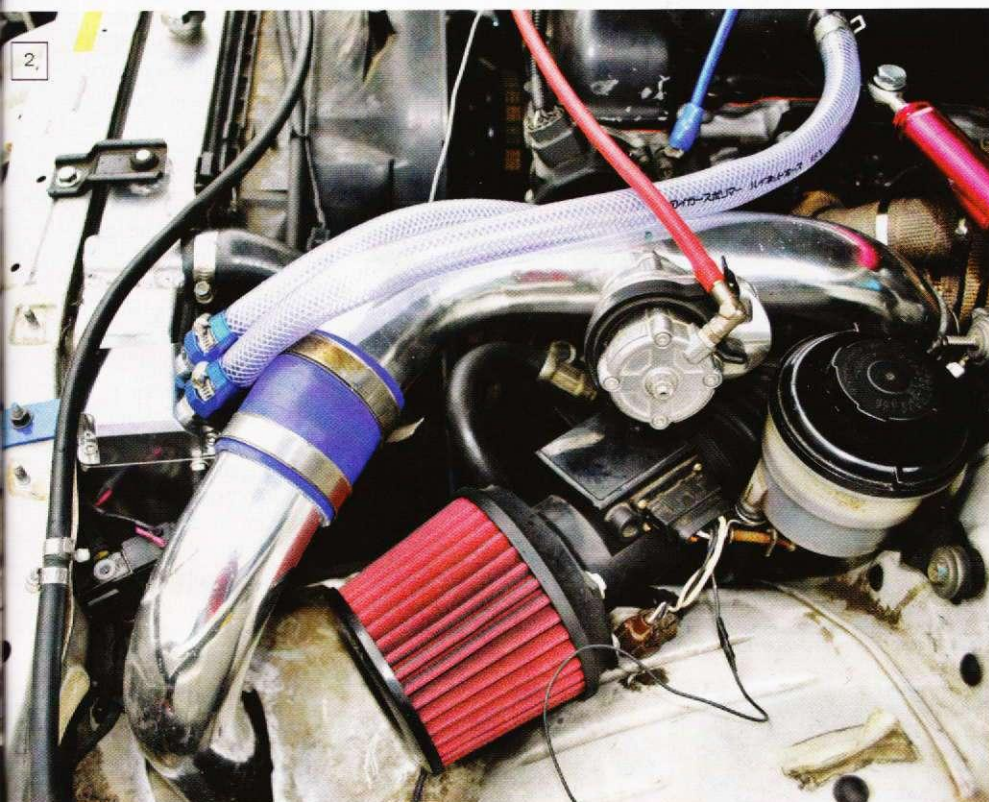
Итак, что хотелось получить? Сбалансированную машину, адекватно реагирующую на внешний раздражитель в виде меня за рулем. По спекам ее я могла ошибиться, но правильно мы сделали выбор или ошиблись в чем-то, будет известно только тогда, когда эта машина поедет.

Уже сейчас предполагаю, что погорчилась с размером интеркулера, который имеет толщину 10 см, но при этом его фронтальная поверхность не слишком велика. Это обеспечит выросший лаг и не лучшее охлаждение воздуха, как это было бы в случае, когда интеркулер узкий по толщине и имеет большую фронтальную площадь.





- 1 Средство от лихорадки мотора.
- 2 Изучив результаты тестов различных фильтров пониженного сопротивления, изначально отдала предпочтение A'PEXi Power Intake.
- 3 Турбина HKS2530 выдувает до 380 л. с. на 1,3 избытка.
- 4 Стойки TEIN Super Drift Master еще предстоит адекватно настроить, равно как и подвеску в целом.



Турбина HKS2530 — вторая из системы twin-turbo для GTR'a, выдувает до 380 л. с. на 1,3 избытка, но есть существенный минус — шарикоподшипниковые турбины плохо переносят резкую остановку двигателя, которая характерна для начинающих в этой дисциплине. К тому же, проблема многих „ниссанов“ в том, что при установке blow-off, при резком сбросе газа, машина можетглохнуть. У меня на „Сильвере“ так было,

проблему частично решили, сделав пружину клапана более жесткой.

Вы ведь можете представить, что происходит внутри турбины, работающей секунду назад на высоком бусте, когда ей приходится резко останавливаться, да? Для возможности увеличения наддува, соответственно, снижена степени сжатия мы установили прокладку под ГБЦ 1,2 мм. Родную считалку (MAF) заменили на считалку от Z32, которая обеспе-

чивает больший объем проходящего воздуха. Если было больше времени, установили бы A'PEXi Power FC D-Jetro, что позволило бы нам вообще уйти от считалки, перейдя на MAP-сенсор, но не нашли девайс, поэтому будет считалка от Z-ки, что тоже очень неплохо.

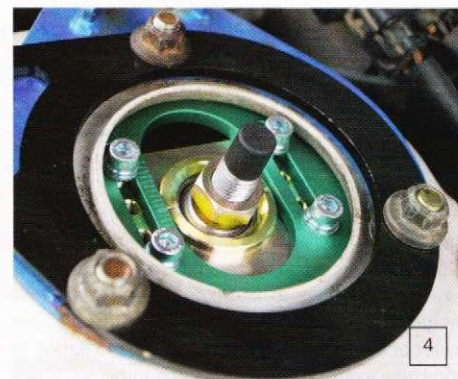
Изучив результаты тестов различных фильтров пониженного сопротивления, изначально я отдавала предпочтение A'PEXi Power Intake и за несколько лет, что их использую, не пожалела, поэтому и в случае с „Сильвией“ я не была оригинальна — конус от A'PEXi.

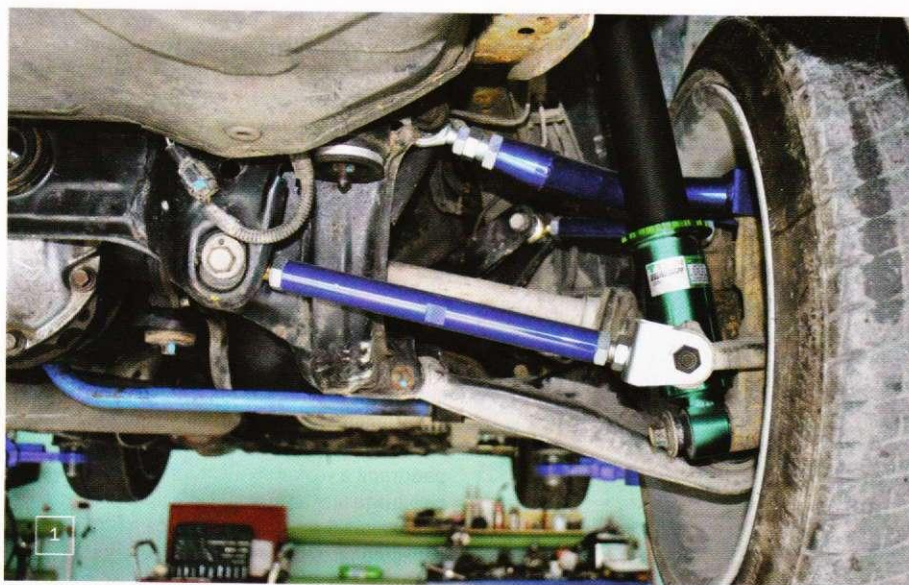
При выборе свечей, основываясь на практике, изначально отдала предпочтение семеркам от GReddy, так как аналогичные экземпляры катались без нареканий на всех моих машинах и на машинах моих друзей, работали в условиях жесткого октанового дефицита (качество приморского топлива на заправках бывает всяким). Эти же свечи выдерживали, судя по впечатлениям ребят, 2,2 килограмма буста.

По причине того же некачественного топлива, летели лямбды, спекались катализаторы, но свечи продолжали работать. Поэтому только GReddy. При настройке мозгов, когда прилетал со священной миссией Недзука, выяснили, что при возросшей мощности „Сильвия“ семерки уже слишком горячие для нее, и я получила предупреждение, что когда решу выйти на буст выше 1,0, имеет смысл поставить восьмерки. Поэтому свечи сразу были выкручены и отправлены более подходящему для них пациенту, 34-му GT-R'у, для езды по городу, а „Сильвер“ получил новые восьмерки, конечно же, от GReddy.

Управляет наддувом этой машины, надежный и простой бустконтроллер GReddy Profec B Spec 2. Подачу топлива организует насос от Walbro, на 255 л/ч, впрыск регламентируют, соответственно, инжекторы производительностью 550 см<sup>3</sup> SARD. Ну и, чтобы мотор нам не лихорадило — амортизатор на него, пусть радуется.

К охлаждению мы подошли сразу серьезно, так как в боковом скольжении, как я сейчас предполагаю, обдув минимален. Установлен самый большой радиатор из всех, что мы нашли на эту модель (и то пришлось „колхозить“ от S13). — алюминиевый, пробка на 1,1 от HKS, обеспечен дополнительный обдув посредством трех вентиляторов. Основной работает через вязкомуфту, два другие, поменьше, электрические, управляемые fan-controller'ом. Меня многие спрашивают, зачем так мудрить, когда можно просто от тумблера вывести два электро-вентилятора, и пусть они крутятся постоянно. Возможно, это с точки зрения бюджетности





правильно, но мне лично видится не лучшим вариантом: машина будет работать в непостоянном тепловом режиме. Совсем другое дело — вентиляторы фанконроллера, которые будут включаться только при достижении определенной температуры воды в радиаторе. Я хочу, чтобы это было так.

Охлаждение масла в моторе. За это отвечает не самый большой на свете масляный кулер от HKS. Минусы его размера (30x25) компенсирует прямой обдув вентиляторами охлаждения радиатора. Надеюсь, вывезет программу, если нет — поставим маслосушилку побольше. В перспективе — и увеличенный масляный поддон, он необходим.

Что касается начинки, последним штрихом стал маслоуловитель GReddy для отвода паров масла из картерных газов. Что еще по охлаждению? В обозримом будущем вижу кулер на редуктор и коробку, но это чуть позже. К слову, редуктор пока со стандартной главной парой, блокировка 2-way. Коробка тоже пока со стандартными рядами, доработки коснулись только сцепления, установили новую однодисковую керамику от Echedu, усиленную корзину от HKS. Насколько усиленная она, проверим на тестах. Кроме этого, что-то подсказывает, что синхронизаторам скоро придет конец, так как при переключении на 7000 об/мин с первой на вторую, вторая включается не всегда.

Накладки на педали. Выполнены с близким расположением тормоза и газа для удобства дрифттера. Привыкнув к ним, можно без труда нажимать для запуска тачки в занос, тормоз и газ одновременно, но по первости, вряд ли нажатие одновременно газа и тормоза будет осознанным действием и можно легко убраться куда-нибудь или в кого-нибудь.

1 Все рычаги сзади, кроме нижних треугольников, на ШС.

2 Добавили вставку вместо катализатора, которая объединила равнодлинный коллектор и, собственно, выхлопную трубу.

3 На это фото можно смотреть часами.

4 Следующий желанный этап — параллельно с внедрением каркаса облагородить кузов.



КСТАТИ

## ПРОВЕРКА ПРАКТИКОЙ

Как ни старайся сделать машину без опыта, все равно, по мере эксплуатации, поймешь, что теория бессильна перед практикой. Обязательно выявятся ошибки. Надо быть готовым (морально и материально!) их исправлять.

Теперь самое важное для дрифт-корча — подвеска. Эта машина будет ездить на стойках TEIN Super Drift Master (да, несмотря на то, что я совсем не мастер, заявка есть). Верхние рычаги сзади я сразу заменила на злые. Нижние треугольники пока оставила как есть, цена на них совсем небожественная, даже на Nismo.

Спереди встали продольные рычаги Kazama, рулевые тяги и рулевые наконечники Ikeya Formula. Ну и, безусловно, надеюсь, что я не ошиблась в выборе стабилизаторов поперечной устойчивости. Особых надежд на переднюю распорку я не возлагаю, она стоит номинально, как наследие от предыдущего хозяина, также, как и выхлоп неизвестного производителя, издающий не разрешенные 96 децибел, а намного выше. Эта же номинальность касается и системы quick-shift. Выхлоп оставляю, он хорошего диаметра, пришлось добавить только вставку вместо катализатора, которая объединила равнодлинный коллектор и, собственно, выхлопную трубу.

## Что получили?

Машину собрали только день назад, впереди процесс настройки подвески. Советов по кастору, жесткости и высоты стоек, углам схождения развала много, но самый главный состоит в том, что машины все разные и настройки для каждой индивидуальны, поэтому только практикой мы придем к нужной схеме.

Сразу после сборки, выкатила „Сильвера“ на первый тест-драйв, прощупать хотя бы подвеску на не отстроенных углах. Едет машина туда, куда ей вздумается, но едет боком. Только даешь газу — и легкий зад срывает. Стойки работают, машина не прыгает, не просаживается, идет пружинисто и без кренов. Угол поворота колес, особенно после угла GT-R'a, просто космический, создается ощущение, что можно вырулить из любого угла. Немного газу ему и легкий круг вокруг себя. Все просто

и как будто само собой разумеется. После установки каркаса, займусь развесовкой машины, всегда можно где-то облегчить спреды и добавить сзади, тем более, что капот ее без амортизаторов, я поднимаю через силу, полагаю, килограммов десять он весит. Хочу добиться максимального приближения к 50 на 50, это реально, аккумулятор в багажник мы уже отправили.

## Подписка на журнал «Тюнинг Автомобилей»

Цена редакционной  
подписки

6 мес. – 594 руб.

12 мес. – 1056 руб.

### КАК ОФОРМИТЬ ЗАКАЗ:

1. Разборчиво заполните подписной купон и квитанцию, вырезав их из журнала, сделав ксерокопию или распечатав с сайта [glc.ru](http://glc.ru)
2. Оплатите подписку через Сбербанк.
3. Вышлите в редакцию копии подписных документов – купона или квитанции – любым из нижеперчисленных способов:
  - по электронной почте [subscribe@glc.ru](mailto:subscribe@glc.ru), – по факсу 8 (495) 780-88-24
  - по адресу 119021, Москва, ул. Тимура Фрунзе, д. 11, стр. 44, 000 «Гейм Лэнд», отдел подписки.



Оформить подписку на ваше любимое издание стало еще проще!  
С июля 2009 года это можно сделать в любом из 72 000 платежных терминалах QIWI (КИВИ) по всей России.

Подписка оформляется с номера, выходящего через один календарный месяц после оплаты. Например, если вы производите оплату в сентябре, то журнал будете получать с ноября.

### ВНИМАНИЕ!

Подписка оформляется в день обработки купона и квитанции в редакции:

- в течение пяти рабочих дней после отправки подписных документов в редакцию по факсу или электронной почте;
  - в течение 20 рабочих дней после отправки подписных документов по почтовому адресу редакции.
- Рекомендуем использовать факс или электронную почту, в последнем случае предварительно отсканировав или сфотографировав документы.

Для жителей Москвы (в пределах МКАД) доставка может осуществляться бесплатно с курьером «из рук в руки» в течение 3-х рабочих дней с момента выхода номера на адрес офиса или на домашний адрес.

По всем вопросам, связанным с подпиской, звоните по бесплатным телефонам 8 (495) 780-88-29 (для москвичей), и 8 (800) 200-3-999 (для жителей других регионов России, абонентов сетей МТС, Билайн и Мегафон). Вопросы о подписке можно также направлять по адресу [info@glc.ru](mailto:info@glc.ru) или прояснить на сайте [www.glc.ru](http://www.glc.ru).



### ПОДПИСНОЙ КУПОН

Я подписываюсь на журнал «Тюнинг Автомобилей»

На \_\_\_ мес.  
Начиная с \_\_\_\_\_ 2009 г.

Доставлять журнал по почте на домашний адрес  
Доставлять журнал курьером:  
 на адрес офиса\*  на домашний адрес\*\*

(отметить квадрат выбранного варианта подписки)

Ф.И.О. \_\_\_\_\_

### АДРЕС ДОСТАВКИ:

индекс \_\_\_\_\_  
область/край \_\_\_\_\_  
город \_\_\_\_\_  
улица \_\_\_\_\_  
дом \_\_\_\_\_ корпус \_\_\_\_\_  
квартира/офис \_\_\_\_\_  
телефон ( \_\_\_\_\_ ) \_\_\_\_\_  
e-mail \_\_\_\_\_  
сумма оплаты \_\_\_\_\_

\* в свободном поле укажите название фирмы и другую необходимую информацию  
\*\* в свободном поле укажите другую необходимую информацию и альтернативный вариант доставки в случае отсутствия дома

свободное поле \_\_\_\_\_

Извещение

Кассир

Квитанция

Кассир

ИНН 7729410015	ООО «Гейм Лэнд»
АБ «ОРГРЭСБАНК», г. Москва	
р/с № 40702810509000132297	
к/с № 30101810900000000990	
БИК 044583990	КПП 770401001
Плательщик _____	
Адрес (с индексом) _____	
Назначение платежа	Сумма
Оплата журнала « _____ »	
с _____	200 г.
Ф.И.О. _____	
Подпись плательщика _____	

ИНН 7729410015	ООО «Гейм Лэнд»
АБ «ОРГРЭСБАНК», г. Москва	
р/с № 40702810509000132297	
к/с № 30101810900000000990	
БИК 044583990	КПП 770401001
Плательщик _____	
Адрес (с индексом) _____	
Назначение платежа	Сумма
Оплата журнала « _____ »	
с _____	200 г.
Ф.И.О. _____	
Подпись плательщика _____	



# ЗАПИСКИ ВЫЖИВШИХ

Честно говоря, можно планировать сотни поездок, но когда ты чувствуешь, что цивилизация продавливает тебя, как канистра с бензином перегруженный автомобиль, появляется мысль: „А не отправиться ли на необитаемый остров?“ И если вовремя спохватиться, то можно поехать если не на остров, то хотя бы в дебри Ленинградской области... на нудистский пляж.

**ТЕКСТ** Ксения Турок **ФОТО** Ксения Турок **ШТУРМАН** Антон Мельников



### ЗНАЛИ?

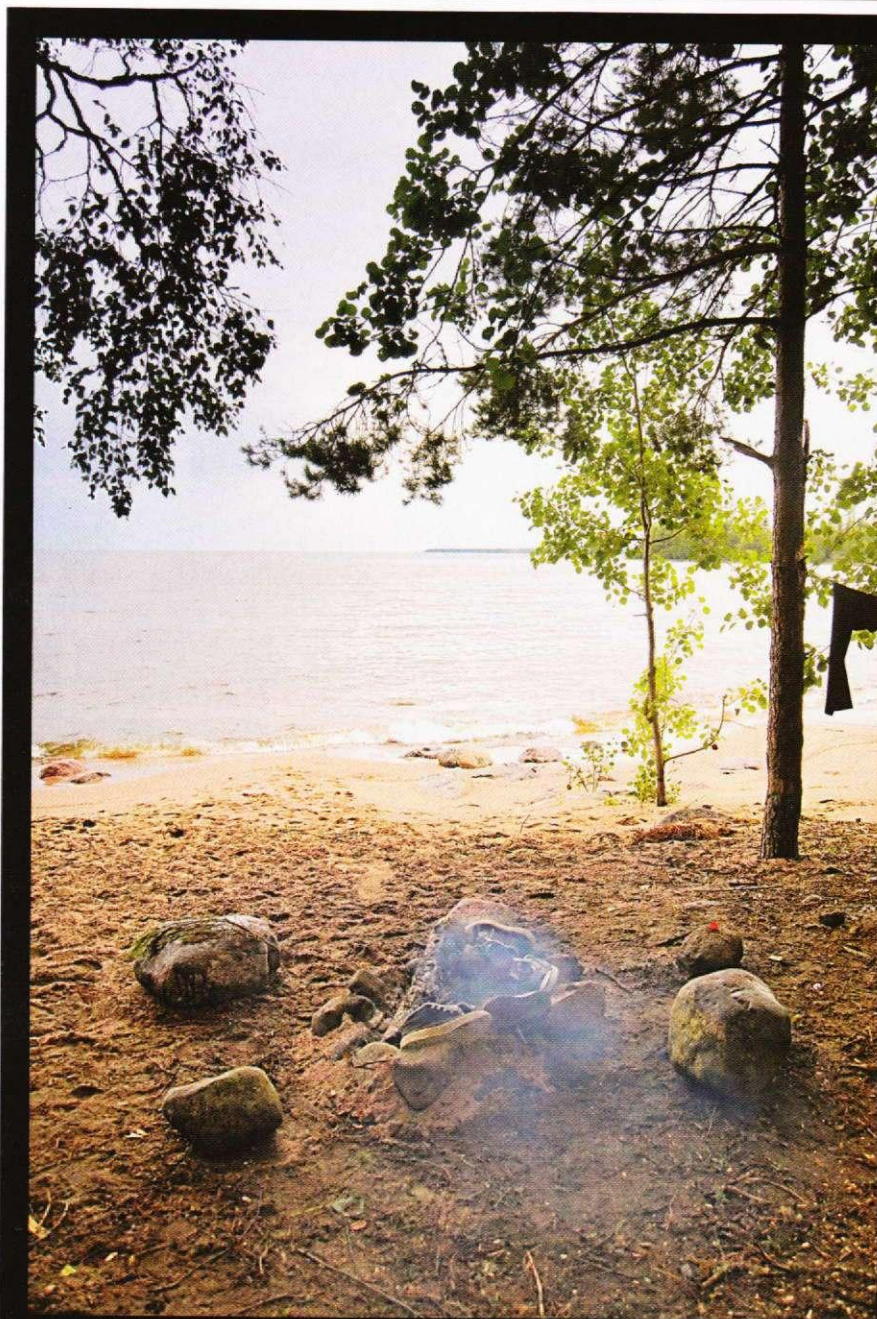
#### Первые сутки...

Нагрузив багажник рюкзаками, мы поехали на Ладожское озеро с целью пожить несколько дней на берегу как истинные аборигены. Проехать километров 700–800 и увидеть маленькое озеро с кучей рыбаков. Что ж, до Санкт-Петербурга (М10) доехали довольно быстро, где питерцы нас „обрадовали“, что до более-менее пустынного места еще около 120 км по федеральной дороге, выглядевшей как... нет, даже не бетонка, а сельско-лесная тропинка с булыжниками. Но плутать мы стали намного ранее — как только наши передние колесики покатались по КАДУ. Всем кольцо хорошо, вот только указателей не хватает. Всеми правдами и неправдами добирались до назначенного места, сверяясь с картой, набрасываясь с расспросами на тракторы и возвращаясь обратно. Машине пришлось несладко, камни настойчиво пытались зацепиться за днище. Чудом добравшись до н. п. Тетерев-

Ладога — крупнейшее пресноводное озеро в Европе. Длина с юга на север — 219 км, наибольшая ширина — 138 км. Глубина изменяется неравномерно: в северной части она колеблется от 70 до 260 м, в южной — от 20 до 70 м.

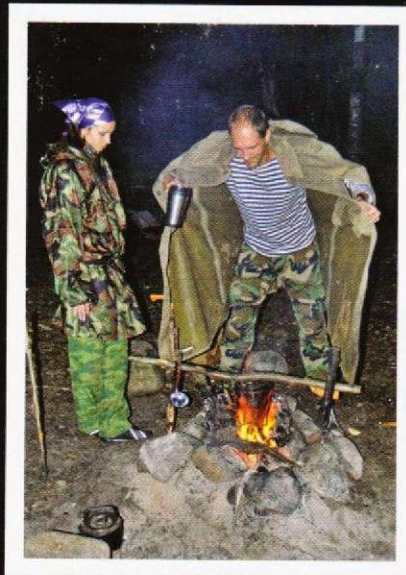
ка, мы остановились на первую ночевку. Достав рюкзаки и взяв фотоаппараты, мы пошли на берег... и в один голос заорали: „Море!“ Вроде взрослые люди, но настолько было неожиданно не увидеть горизонта и услышать шум волн! Поставив палатку, обнаружили, что расположились в эпицентре ягодно-лесных плантаций: земляника, малина — налево, черника и брусника — направо. Вот такой своеобразный супермаркет — все по отделам.





### ...Вторые-шестые...

На следующий день, окончательно поняв, что мы на берегу Ладоги, решаем уйти подальше, тем более что нам рассказали об острове Коневец. Поэтому, доехав буквально 10–15 км до Владимировки, оказались на причале, откуда паломнический народ переправляется на остров. Оказалось, чтобы попасть туда, надо за человека заплатить по 1000 р., да еще и благословение получить, чтобы переночевать там. Это все не входило в наши планы. Краем глаза заприметили, что недалеко от нас виднеется песчаный пляж. Разделившись на две группы — одни поехали на машине, а вторые на катере (250 р. с человека) — добрались до Рогового мыса в Заостровье. Вот там и жили, засыпая под плеск волн и обедаясь всевозможными ягодами. На удивление, обнаружили, что в округе много стоянок под машины, проезжали туда и бастики, и джипики, да и легковушки не сдавались, хотя всех пассажиров лучше высаживать заранее. Что сказать, это было прекрасно: из жизни выпадает полностью, особенно когда на Ладоге шторм. Люди там не мешают и никто не пытается лезть друг другу в двигатель. Вот только нас удивляло, что почему-то именно на нашем пляже почти никого нет, только изредка приходят люди, раздеваются,купаются и уходят... Спустя два дня осенило, что скорее всего это был местный нудистский пляж.







## ← НА ЗАМЕТКУ

**[1]** Продуктами закупаться лучше в Питере, сельские магазинчики выбором и качеством не сильно радуют.

**[2]** Описывать дорогу досконально — бесполезно, потому что передвигаться по лесу лучше глядя в GPS или карту. Так что позаботьтесь об этом заранее, а не около леса.

**[3]** И в начале пути, когда будете ехать на КАДе, смотрите во все глаза, потому что указатели (по крайней мере, когда мы ездили) на новых участках не везде расставлены.

**[4]** К слову о заправках, с этим туго — стоит залить полный бак в городе и спокойно отправляться на следующий этап поездки.

## Выборгский замок — единственный в России полностью сохранившийся памятник западноевропейского средневекового военного зодчества.



### ...Седьмые и последние

Отдохнув и собрав все вещи, покинули наш песчаный берег и поехали в Выборг, на архитектуру глянуть, да и в знаменитый замок попасть. Городок чистенький, чувствуется финское влияние. Замок, к сожалению, был на реставрации, поэтому всю историческую часть мы прочувствовать не смогли, но по улочкам нагулялись вдоволь. В Выборге не стоит ездить повсюду на машине, в центре надо гулять и смотреть по сторонам. Что касательно темы перекусов, то там есть отличная пиццерия, а в остальном же ресторанчики рассчитаны на упитанный кошелек финских туристов.

Выполнив свою культурную программу, пришлось попрощаться с Ленинградской областью и постепенно по трассе и пробкам пробираться к Москве. Общий вывод сей поездки, что как ни крути, но в городах жить — это одно, а вот в трех метрах от Ладоги — совершенно другое.



# СКОРОСТЬ В КРОВИ

Производители выпускают часы куда чаще, чем автомобили, и даже не думают добавить туда хотя бы одну лошадиную силу, потому что играют на самом святом — на эмоциях.

## ORIS TT3 FORMULA GOLD

486 Гран-при, 113 побед, 16 титулов на международных чемпионатах и одни часы. Чтобы ознаменовать 30-летие команды Williams F1, Oris, часовой партнер команды „Формулы-1“, начинает юбилейный выпуск часов TT3 Formula Gold. Хронограф пропитан Королевскими гонками. Циферблат из настоящего карбона и высокоточная функция Start/Stop для измерения времени круга. С такими часами ты сможешь подстраховать маршалов во время гонки — точность хода сертифицирована.

## ORIS CHRONORIS GRAND PRIX '70

Часовых дел мастера Oris создали ретроспективную модель хронографа для фанатов 70-х. Дизайн и механизм вобрала в себя романтику и опасность сумасшедших гонок того времени, когда мастерство пилота было главным залогом успеха. Зеленые тона, использованные в оформлении часов, отдают дань лучшим британским гонщикам, чьи болиды были традиционно выкрашены в этот цвет.

## ORIS RUF CTR3

В подготовке ограниченной серии Oris RUF CTR3, дизайнеры Oris сотрудничали с инженерами компании RUF — той самой, что делает быстрые автомобили Porsche безумно быстрыми. Сев в последнюю модель RUF 911 CTR3 ты сможешь весело воскликнуть: „О, приборка как в моих часах!“ и будешь совершенно прав. Очертания шкал, формы и цвета меток часов повторяют элементы панели приборов быстрого Porsche. В комплекте с часами идут шкатулка и модель автомобиля.

## ORIS TT3 CHRONOGRAPH BLACK

Модное сейчас направление черного цвета удачно обыграно в хронографе Oris TT3 Chronograph Black. У него черный титановый корпус со специальным покрытием, ровно такого же цвета стрелки, ободок тахиметра, кнопки и даже цифры на циферблате! Матово-карбонный Сауеппе или М5 могут позавидовать такому изобилию стильного цвета. Кстати, часики еще и водонепроницаемые: 10 бар/100 метров.



- 1 Oris TT3 Formula Gold
- 2 Oris Chronoris Grand Prix '70
- 3 Oris RUF CTR3
- 4 Oris TT3 Chronograph Black

# ОЧИСТИТЕЛЬ



1



2



3



4

- 1 LIERAC Diopti
- 2 The Body Shop Maca Root White Musk for Men
- 3 La Roche-Posay Hydreane Legere
- 4 Adidas Daily Cleanser

Ты, наверно, и не знал, но помимо очистителя тормозов и инжектора, а также преобразователя ржавчины, оказывается бывает и другая „чистящая“ химия. Причем куда более полезная и приятная. Зная твою исключительную лень, мы сами выявили 4 классных банки для чистки и теперь предлагаем тебе ими воспользоваться. Кстати, после многочисленных тестов на редакционных автомобилях, выяснилось, что все 4 пузырька предназначены исключительно для человеческого применения!

## LIERAC DIOPTI

Загадочный флакон кофейного цвета напрочь убирает сколы и точки ржавчины. А помимо этого устраняет и причины их появления. Рекомендуется наносить утром и вечером легкими массирующими движениями.

## THE BODY SHOP MACA ROOT WHITE MUSK FOR MEN

Универсальный очиститель от The Body Shop отлично подойдет для мойки как всего кузова, так и резины. В процессе использования препарат смягчает и кондиционирует обрабатываемую поверхность, устраняя признаки старения. И хотя по документам дата выпуска все равно не изменится (мы проверяли), разница налицо.

## LA ROCHE-POSAY HYDREANE LEGERE

Отличный увлажняющий крем. Делает твоё лакокрасочное покрытие нежным и бархатистым, убирает любые следы потертостей и, наконец, отлично скрывает последствия приема вовнутрь высокооктанового топлива в выходные. Жаль только тюбик маленький, надолго не хватит — рекомендуем взять сразу целую пачку.

## ADIDAS DAILY CLEANSER

Препарат специально разработан для ежедневного использования. В его составе целый комплекс полезных веществ и минералы, способствующих эффективному и бережному выводу грязных веществ с поверхности. Если верить Adidas, то клинические испытания препарата проводились прямо на атлетах.

# ЗАДАЙ ВОПРОС И ПОЛУЧИ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ОТВЕТ

Правда, иногда нам кажется, что стоит попробовать все-таки генерить ответы автоматически, потому что буквы тут никто не читает, все только и делают, что смотрят на правую страницу.

**?** Добрый день. Пишу вам из темной комнаты, дикого района Войковский. Здесь в столь тяжелые времена я имею в своем гараже прекрасный, блестящий... необыкновенный Golf 2, 1991 года выпуска. Но сразу прошу заметить, что на свои годы он совсем не выглядит. Но таким милым он был не всегда. Столь прелестное средство передвижения я получила от своего папы в подарок. В штатном состоянии он выглядел совсем просто, так же как и его же соотечественники в глаза совсем не бросался, наша с ним жизнь протекала скучно и серо. Через некоторое время



появилась возможность немного преобразить его благодаря страховке за аварию, а точнее, за наезд Mazda 6 на мой чудный Golf. Ну и не обошлось без помощи близкого человека. Golf приобрел новый вид, ярко заблестел свежей краской. Ему стали мешать дверные ручки, замок на багажнике — все это мы решили убрать. „Гольфик“ совсем поменял свой вид. Добавились 16-е колеса, что очень ему подошло. Поменялась вся ходовая. „Гольфик“ даже немножко присел, его мордашка сменилась на более агрессивную морду. Следующее преображение сотворил институт НАМИ. Они пошаманили над двигателем и лошадок в моем красавце стало 125. Ну и чуть не забыла — волшебное крыло, вытекающее из крышки багажника, совсем поменяло задний привычный вид Golf 2.

Я бы очень хотела увидеть его в вашем прелестном журнале. Мне кажется, моему маленькому „гольффику“ (и мне) станет гораздо веселее кататься по дорогам, увидев себя среди больших шикарных автомобилей, напечатанных в ТА.

С прееееевеликим уважением,  
хозяйка Golf 2 Ира

Коллеги!

У нас есть для вас отличная новость. Теперь для того чтобы подписаться на наш журнал необязательно идти на почту. В платежных терминалах КИВИ (их между прочим 72 000 по всей России) появилась возможность оплатить подписку на журналы нашего издательского дома: „Тюнинг автомобилей“, „Фотомастерская“, Digital Photo, „Хакер“, „Железо“, „Страна игр“, „PC игры“, Total DVD, Total Football, „Вышиваю крестиком“.



## ЗАЕМНАЯ МУДРОСТЬ

В этот раз мы решили обратиться к народной мудрости, в особенности — к приметам. И вот что мы нашли.

Зрелость — это когда при выборе машины смотришь не на количество лошадиных сил и время разгона до сотни, а на объем багажника и с какого количества оборотов начинается полка максимального крутящего момента.

Если ты знаешь что-то, чего не знают другие, срочно высылай на [auto@glc.ru](mailto:auto@glc.ru) и всем будет счастье.

НА ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ  
AI-РЕДАКТОР TA0248i



Здравствуй, хозяйка Golf'a Ира! Как ты заметила, фотографии твоего „гольффика“ уже красуются в нашем журнале. А фотографии тебя мы не нашли, поэтому и не поставили. Но, с другой стороны, может оно и к лучшему, ведь у нас есть конкурс „Мисс ТА“, присылай свои фото на [auto@glc.ru](mailto:auto@glc.ru), у тебя еще есть немного времени!

Privet Uvajaemoya redakciya!!!  
(Denis)= Menya zovut Vitalya!!!  
ya s Almaty!!! mne 20 let!  
OOOchen' nravitsya mne vash Jurnal!!!!  
ya im davno uvleksya!=) ya vot o chem:  
u nas v Almaty est' ne malo interesnih tachek!!!  
no k sojaleniu net vashei redakcii!!!  
a ochen' ohota videt' mestnie avto  
na stranicah Mnogouvajaemogo TA!!!  
mojet vi prishlete k nam svoego korrespondenta s fotografom!)=))) konechno u nas tuning ne tak sil'no razvit kak v Rossii no dostoinie telegi imeutsya!!!  
ya pomnu vi opublikovali HONDU City s Almaty i pro SKY LYNE vi chtoto pisali!!!! no ohota chtobi kak mojno chashe ludi slisnali chto v Kazahstane toje est' tuning i dovol'no ne slabyi! bilo bi ochen' priyatno i ne tol'ko mne!!!)=  
ochen' proshu vas ne ostavlyajte bez vnimaniya nashi tachki!!!!!!!  
mi toje umeem tuningovat'!!!)=  
esli zainteresuetes' mogu dat' infu o jizni tuninga u nas!)=  
RESPECT I UVAJUHA vsei redakcii stol' uvajaemogo Jurnalaaaaa!!!!!!!  
zdorov'ya, schast'ya, udachi i dal'neishego procvetaniya!!!!!!!

P.S.

esli poschitaete nujnim mojete opublikovat' moe obrashenie k vam!!!  
budu ochen' rad!!!)=  
proshu prosheniya za shrift!!! russkiy ne rabotaet.=)

Privet, Vitalqa.

Na vsakiy sluchai otvechaem latinicej. S radostiu posetim vash obazaemayi gorod. Raider na priem gotovim, kak budem vyletat' — soobshim. Spasibo za respekty I vysokuu ocenku zurnala.

PHOTOGRAPHY  
BY  
MARTIN



[LIFE STYLE]

LADY

**А ЭТО ТОЧНО  
НУДИСТСКИЙ  
ПЛЯЖ?**







# ДУМАТЬ, А ПОТОМ ДЕЛАТЬ

**Запомните раз и навсегда: если вы увидите оранжевый Ford Focus со значком ST, знайте — у него объем 2,5 литра, турбина и мощность 225 лошадей. И хватит постоянно задавать одни и те же вопросы.**

**ТЕКСТ** Светлана Парфенова **ФОТО** Светлана Парфенова

Существует глобальный Ford Focus Club, а в нем — ветка, выделенная для хот-хетчей Ford Focus ST. История ST-клуба берет начало с 2006 года. Обсуждения на форуме начались еще в ожидании машин, которые пошли в производство в 2005. Сначала было 5–7 человек, на машины которых смотрели либо как на что-то инопланетное, либо как на простой «Фокус».

Сейчас клубни, численностью порядка 500 человек, есть на территории всей РФ,

за исключением «праворуких» регионов. Клуб, прежде всего, объединяет людей по интересу владения (в прошлом, настоящем, будущем) автомобилем. Что до машин, то доработки ST несут индивидуальный характер — по потребностям каждого. По технической части — кто выбирает готовые киты впуска, выпуска, кто ставит большие турбины. Подвеска, тормозная система, интеркулер, мультимедиа, экстерьер и интерьер — все ограничено лишь фантазией.

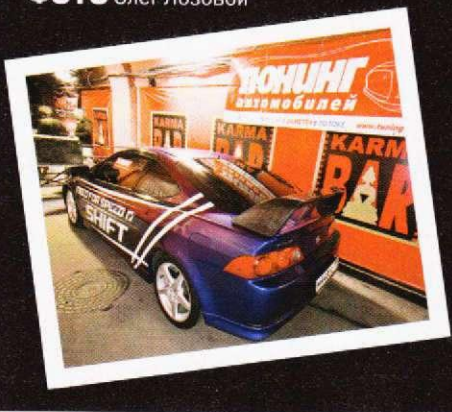
В частности, есть как интересные проекты, где тюнинг нацелен исключительно на улучшение скоростных и технических составляющих, где мощность моторов уходит за 400 л. с., так и эксклюзивные работы, посвященные стайлингу, в котором выполненный бодикит превращает ST в настоящий шоу-стоппер.

Единственное, что ST-воды делают массово, так это чипуют мотор. Каждый сталкивается с ситуацией, когда мощности перестает хватать, и то бешеное ускорение, что раньше казалось сравнимо с ракетой, становится пресным и вялым. При относительно скромном бюджете чип-тюнинга прибавка порядка 40 л. с. оказывается очень востребованной.

Одноклубники единогласно утверждают, что ветка ST на форуме Ford Focus клуба — одна из самых чистых и правильных, ее приятно читать, в ней приятно общаться. Культура и атмосфера на форуме настраивает всех правильно вести себя как в Интернете, так и в жизни — сначала думать, а потом делать.

# TUNER'S PARTY IN DA CLUB

**ТЕКСТ** Олег Лозовой  
**ФОТО** Олег Лозовой

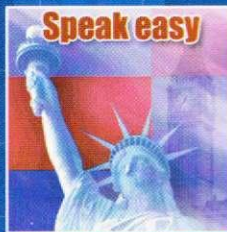


Наличие подготовленного автомобиля в своем гараже вовсе не означает, что его владелец и думать не может о чем-либо другом. Еще как может. Это доказали сразу две громких вечеринки в ночных клубах Москвы, проведенные журналом «Тюнинг автомобилей» совместно с G. T. Department. На обоих мероприятиях танцпол плавил DMC Nuts — официальный диджей московской тусовки стрит-рейсеров. В связи с этим, и не только, от гостей на первой и второй вечеринках не было отбоя. Хотя жесткий фейсконтроль не терял бдительности даже в самых критических ситуациях.

Кстати о самих клубах. Первая вечеринка отгремела в клубе Karma Bar. Очень приличное заведение: оригинальная атмос-

фера, красивый интерьер и вмняемая публика — все это оставляет только приятные впечатления. Внутри можно расположиться как за барной стойкой, так и в чил-аут зоне, или же сразу зажечь на танцполе. Кроме того, на парковке около заведения можно было наблюдать несколько спортивных автомобилей, а внутри почувствовать себя настоящим гонщиком, усевшись за руль виртуальных симуляторов от EA. Второе мероприятие прошло в клубе G-club с не меньшим размахом. Более того, гостей развлекали не только внутри, но и снаружи — файр-шоу удалось на славу. На танцполе все тот же DMC Nuts и обнаженные Go Go Girls. В общем, скучать не пришлось. Так что ждем следующих тусовок — будет весело.



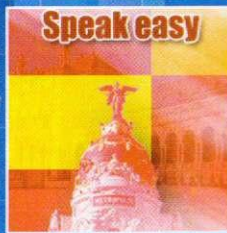
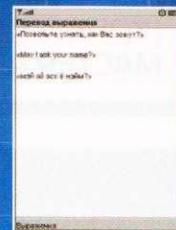


### Русско-английский разговорник

Универсальным языком был и по праву остается английский. Практически в любой стране есть его носители. Поэтому, собираясь в поездку или устраиваясь на престижную работу, вам будет просто необходимо знание этого языка.

Полноценно общаться с людьми, хорошо понимать произнесенное и уметь ясно излагать свои мысли, будет вам под силу с этим разговорником в вашем мобильном телефоне. Он очень удобен в использовании, и к тому же всегда будет под рукой в нужную минуту. Мобильный разговорник быстро станет верным и надежным другом в общении на английском языке.

Для заказа программы отправь СМС с кодом 720539135 на номер 8385

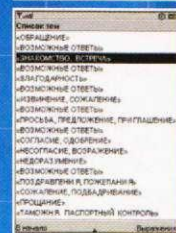


### Русско-испанский разговорник

Заигательные испанские мотивы заставляют людские сердца биться быстрее, ежегодные коридоры привлекают сотни тысяч туристов, а эмоциональный и красивый испанский язык имеет немало поклонников.

Мы предлагаем воспользоваться уникальными возможностями разговорника, разработанного для мобильных телефонов. Он представляет собой компактную языковую энциклопедию, содержащую слова и фразы, необходимые при общении на испанском языке. Вы по достоинству оцените все функциональные возможности разговорника, и конечно то, что он всегда в нужную минуту будет с вами.

Для заказа программы отправь СМС с кодом 720542135 на номер 8385



Для заказа темы отправь ее код на номер 6365



750561135



750563135



750571135



750565135



750562135



750566135



750570135



750567135

**Внимание!** Список моделей, поддерживающих темы флэш с часами в качестве заставок (скринсейверов):

**Nokia:** 5320, 6210, 6220, 6650, N78, N79, N85, N96, 5700, 6110, 6120, 6121, 6124, E51, E66, E71, E90, N76, N81, N81, N82, N95, LG: VX5300, VX8700, VX8350, VX8500, VX9400, VX8100, VX8300, VX8600, VX9800, VX9900.

**Список моделей с поддержкой тем флэш с часами в качестве фоновых картинок:**

**Nokia:** 3109, 3110, 3110, 3120, 3500, 3555, 3600, 5200, 5220, 5300, 5310, 5610, 6085, 6086, 6125, 6126, 6131, 6133, 6136, 6151, 6212, 6233, 6263, 6267, 6300, 6300i, 6301, 6500, 6555, 6600, 7210, 7310, 7373, 7390, 7500, 7510, 7610, 7900, 8600, 8800.

**SonyEricsson:** 802SE, C702, C902, C905, G502, K530, K600, K608, K630, K660, K790, K800, K850, S500, T650, V600, V640, W380, W580, W595, W610, W660, W700, W710, W760, W800, W830, W850, W880, W888, W890, W900, W902, W908, W910, W980, Z555, Z710, Z710, Z750, Z770, Z780.

Отправьте СМС с кодом заказа на соответствующий номер (на телефоне должен быть настроен GPRS), дождитесь ответного SMS со ссылкой, и перейдите по ссылке.

Услуга доступна российским пользователям сотовых сетей «Билайн», МТС, МегаФон, SMARTS, UTeI (УралСвязьИнформ, ЮУСТ, Ермак RMS), Байкалвестком, Tele2 Россия, НТК, МОТИВ, Енисейтелеком, АлтайСвязь, НСС, НТК, СТЕК GSM, Цифровая Экспансия, Ульяновск-GSM.

Стоимость запроса на номер 8385 для абонентов «Билайн» 144,07 руб. (без НДС), МТС 157,85 руб. (без НДС), МегаФон 150 руб. (без НДС).

Реклама

Стоимость запроса на номер 2325 для абонентов «Билайн», МТС и МегаФон - 42,37 руб. (без НДС).

Узнать точную стоимость также можно в справочной службе своего оператора.

Списки поддерживаемых моделей смотрите на сайтах: [www.namobilnik.ru](http://www.namobilnik.ru) и [wap.namobilnik.ru](http://wap.namobilnik.ru)

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

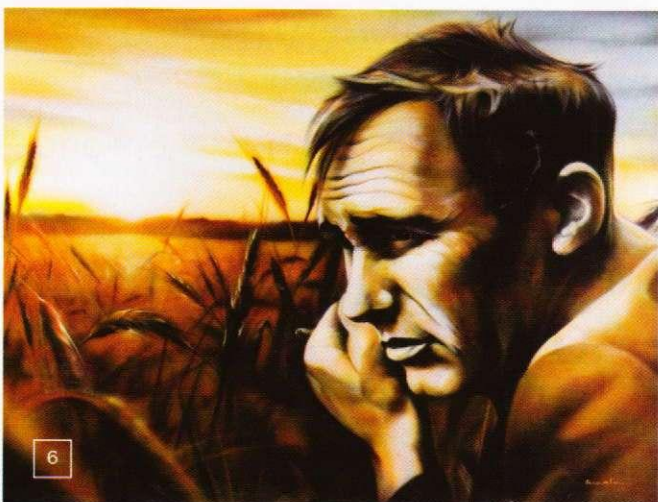
В случае неверного запроса услуга считается оказанной.

## Каким будет внедорожник года 2009?

Голосуй – [www.vned.ru](http://www.vned.ru)

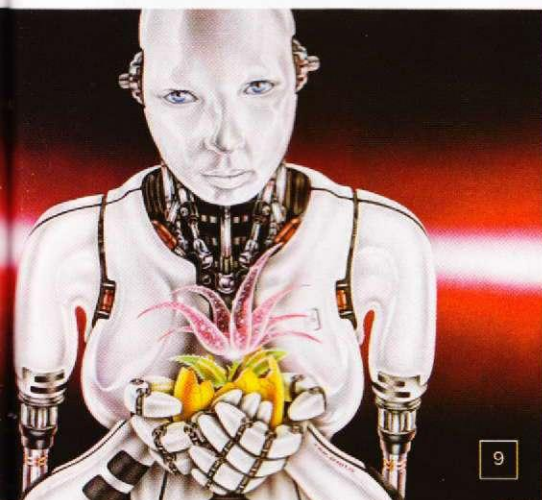


ЕЖЕГОДНАЯ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ЖУРНАЛИСТОВ



# МАСТЕР АЭРОГРАФИИ 2009

Всем, кто напряженно следит за нашим Всероссийским конкурсом „Мастер аэрографии 2009“, сообщаем главную новость: закончился третий тур, названа тройка победителей, попавших в финал конкурса.



Вы думаете, это было легко? Металлизированные планшеты, присланные в студию ОРХА, были бережно распакованы и выставлены на суд жюри. Тут все и началось: долгие рассуждения, горячие споры.

А как же иначе, если работы в этом году на несколько уровней выше по сравнению с прошлым годом. Выбирать лучшие из лучших — задача не из простых.

Напоминаем, что борьба велась в следующих номинациях:

1) ГРАФИКА И БИОМЕХАНИКА — дизайнерские линии, формы и объемы, изображения реальных и придуманных механизмов в сочетании с живыми организмами.

Участники в номинации: Андре Осипов (Минск, Беларусь), Наталья Пальцун (Киев, Украина), Иван Смольков (Нижний Новгород).

2) АНИМАЛИСТИКА И ФЛОРА — изображения животных в их естественной среде обитания, а также фантазийных персонажей животного мира на фоне фантастических ландшафтов.

Участники в номинации: Сергей Городилов (Владивосток), Алексей Куркин (Омск), Валерий Шимон (Волгоград).

3) ПОРТРЕТ И КИНЕМАТОГРАФ — изображения актеров, кадров из фильмов отечественного и зарубежного киноискусства.

Участники в номинации: Иван Ильющенко (Барнаул), Роман Кондратенко (Махачкала), Алексей Сапрыкин (Волгоград).

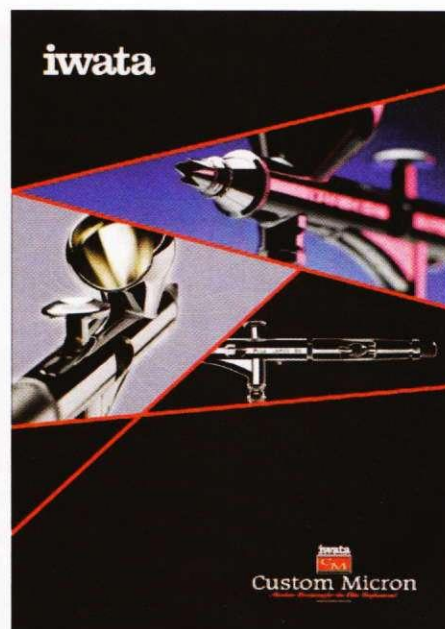
Итак, отзвучали фанфары. Слово берут глашатаи. Слушайте все!

В финал Всероссийского конкурса „Мастер Аэрографии 2009“ выходят:

1. Сергей Городилов (Владивосток),
2. Алексей Сапрыкин (Волгоград),
3. Иван Смольков (Нижний Новгород).

**О ФИНАЛЕ КОНКУРСА „МАСТЕР АЭРОГРАФИИ 2009“ ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШЕМ НОМЕРЕ ТА. ПОДРОБНОСТИ:**

**WWW.ORHA.RU**



**ПРИЗЫ**

**ANEST IWATA**

## АЭРОГРАФ

А в качестве приза наши финалисты получают три, по одному на брата, пистолета Iwata, которые, уверены, будут служить им верой и правдой и не давать осечек.



- 1 Сергей Городилов
- 2 Алексей Сапрыкин
- 3 Иван Смольков
- 4 Наталья Пальцун
- 5 Роман Кондратенко
- 6 Иван Ильющенко
- 7 Алексей Куркин
- 8 Валерий Шимон
- 9 Андрей Осипов

# МИСС ТЮНИНГ АВТОМОБИЛЕЙ

О да, это великое событие свершилось. Считая понятия автомобиль и девушки практически неразделимыми, мы открываем конкурс „Мисс Тюнинг автомобилей“.

Итак, еще раз. Почему мы считаем, что быстрые машины и красивые девчонки неотделимы друг от друга? Потому что в конечном итоге все в этом мире делается ради денег и женщин. И если с первым определенно пролет, то со вторым как раз в точку. Признайтесь себе честно, что все эти тюнинги, турбины, форсунки, колеса, карбоновые капоты, которые мы с радостью навешиваем на свои большие игрушки с четырьмя колесами, в конечном итоге для того, чтобы кто-то это оценил. Но в этот раз мы полагаемся на твой вкус и предлагаем тебе оценить тех, кто это оценивает. Есть вопросы?.. Сейчас будут на них и ответы.

## ЕСЛИ ТЫ ДЕВОЧКА

Первое необходимое условие для дальнейшего разговора — тебе должно быть больше восемнадцати лет. И если это так, то у тебя есть шанс прославиться на всю страну, а быть может, и не только. Для этого достаточно выслать нам на почту изображение себя любимой в самом лучшем виде. Пройти конкурсный отбор и попасть в первую десятку претенденток на титул. Если повезет, и ты пройдешь, то в конечном итоге тебя будут ждать не только невероятно ценные призы, но и — самое главное! — профессиональная фотосессия в журнале „Тюнинг автомобилей“, звание „Мисс ТА“ в течение всего года, а также всеобщий респект... Чтобы все было именно так, тебе нужно совсем немного: во-первых, быть гражданкой РФ, во-вторых, заполнить анкету

на сайте [www.tuningauto.ru](http://www.tuningauto.ru), в-третьих, прислать нам свои 2–3 фотографии размером 800x600 точек в формате JPG, по которым мы сможем судить о совершенстве тебя и несовершенстве себя.

## ЕСЛИ ТЫ МАЛЬЧИК

Для тебя новостей больше. Первая — плохая. Этот конкурс не для тебя. Но если у тебя есть подружка/жена/знакомая, которая готова на такого рода эксперименты, ты можешь смело выступить в роли фотографа/продюсера и т. п. Но помни: обязательно поставь ее в известность о том, что ты отправил нам ее фотографии.

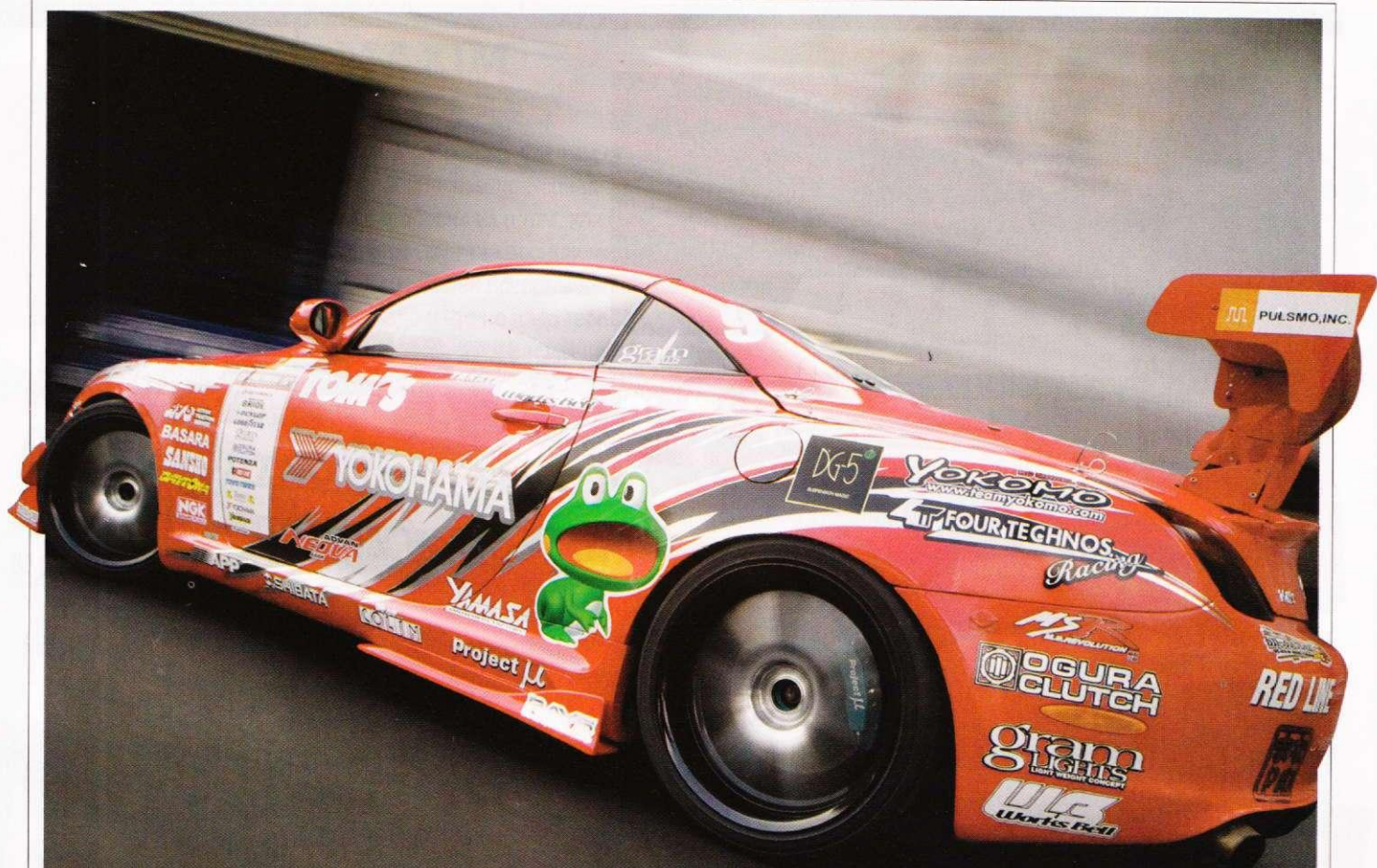
## И ЕЩЕ РАЗ ОБ УСЛОВИЯХ

Участвовать в конкурсе может любая девушка старше 18 лет, не профессиональная модель. Отбор претенденток на участие, полуфинал и финал производится на основании полученной информации посредством электронной почты редакцией журнала „Тюнинг автомобилей“ и приглашенными звездами. Кроме того, отдельная номинация: приз зрительских симпатий вручается на основании SMS-голосования читателями журнала. Полный текст условий опубликован на сайте журнала: [www.tuningauto.ru](http://www.tuningauto.ru)

**ПОМНИ!!!**

**ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ  
ПРИНИМАЕМ  
ДО 30 СЕНТЯБРЯ 2009**





# БЕЗ ПУЗЫРЕЙ

Мы тут подумали и решили, что с серостью и унынием на дорогах надо бороться еще активнее и решительнее. Как думаешь, какой самый простой, эффективный и креативный способ изменить внешность своей машины? Конечно, винил! Красиво, долговечно, универсально и на гарантию не влияет (кому-то это актуально)!

В связи с чем журнал ТА и компания „Autocover.Ru“ ([www.autocover.ru](http://www.autocover.ru)) запузырили конкурс — „Без пузырей“, суть которого состоит в том, что ты, читатель, рисуешь (в любом виде) эскиз для собственного автомобиля (или для чужого) и присылаешь его нам. Совместное жюри из тысяч полученных вариантов выберет наиболее красивый, практичный и интересный (и главное, реализуемый).

Теперь о призах: помимо того, что эскиз абсолютно безвозмездно будет воспроизведен компанией „Autocover.ru“ и передан в полное пользование победителя, ему будет предложено сотрудничество с компанией (т. е. по сути — работа).

В качестве поощрительных призов мы предусмотрели подписки на любимый журнал и виниловые творения других дизайнеров!

## КСТАТИ...

В конкурсе могут принять участие все желающие, от художников-профессионалов до любителей.

Работы принимаются до первого ноября 2009 года, после чего проводится голосование.

Присланные эскизы могут быть как в цифровом формате (сфотографированы или отсканированы), так и исполнены на бумаге.

Электронные версии отправляйте по адресу: [auto@glc.ru](mailto:auto@glc.ru), а бумажные версии — 119992, Москва, ул. Тимура Фрунзе, дом 11, стр. 44-45, с пометкой „Тюнинг автомобилей“.

# ЗНАНИЕ — СИЛА

Мы продолжаем совместно с ГАИ.РУ просвещаться. На этот раз еще три ситуации, в которые мы попадаем едва ли не каждый день. Итак, приступим.

## СИТУАЦИЯ 1

? ВЫ НАМЕРЕНЫ ПОВОРНУТЬ НАЛЕВО. КОМУ СЛЕДУЕТ УСТУПИТЬ ДОРОГУ?

**Варианты ответа:**

1. Только автобусу.
2. Только легковому автомобилю.
3. Никому.



**Комментарий:** вы находитесь на главной дороге (знак 2.1 с табличкой 8.13) и имеете преимущество перед автобусом, находящимся на второстепенной дороге (п. 13.9 ПДД). С легковым автомобилем, находящимся на главной дороге, Вы разъезжаетесь по правилам проезда перекрестков равнозначных дорог (п. 13.10 ПДД). Легковой автомобиль уступит дорогу, т. к. к нему вы приближаетесь справа (п. 13.11 ПДД). Верный вариант ответа — 3.

## СИТУАЦИЯ 2

? ВОДИТЕЛЬ КАКОГО АВТОМОБИЛЯ НЕ НАРУШАЕТ ПРАВИЛА ПДД?

**Варианты ответа:**

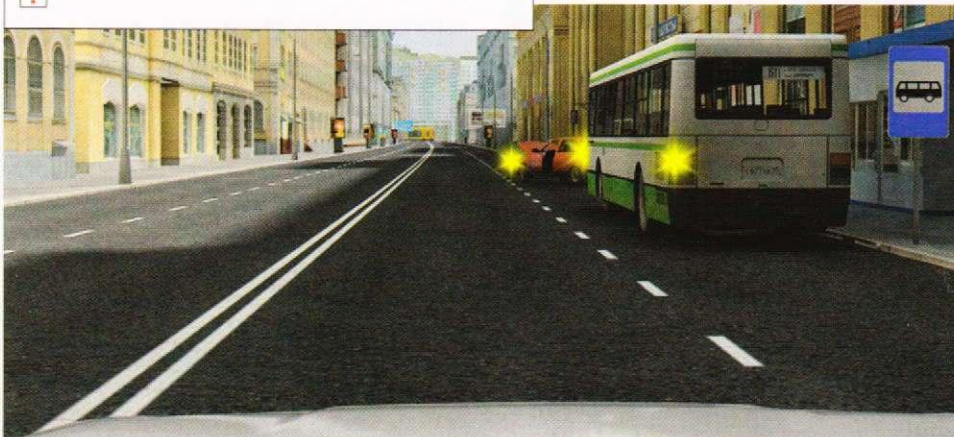
1. Только А.
2. Только Б.
3. Оба нарушают.
4. Оба не нарушают.

**Комментарий:** линию разметки 1.11 разрешается пересекать со стороны прерывистой, а также и со стороны сплошной, но только при завершении обгона. Следовательно, нарушает ПДД водитель автомобиля А, т. к. выезжает из двора и поворачивает налево со стороны сплошной линии разметки, а не нарушает водитель автомобиля Б. Верный вариант ответа — 2.



## СИТУАЦИЯ 3

? В ДАННОЙ СИТУАЦИИ ВЫ...



**Варианты ответа:**

1. Должны уступить дорогу автобусу, начинающему движение от обозначенного места остановки.
2. Имеете преимущество, так как водитель автобуса начинает движение с выездом на вторую полосу.

**Комментарий:** в населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки (п. 18.3 ПДД). Следовательно, верный вариант ответа — 1.

Есть еще вопросы?  
Ответы ищите тут:  
[www.gai.ru](http://www.gai.ru)

**HERTZ**  
Special car stereo

ENERGY

ENERGY POWER

# ЭНЕРГИЯ ДВИЖЕНИЯ



**IASCA**  
RUSSIA  
Официальный  
спонсор

*АВТОАКУСТИКА ENERGY И УСИЛИТЕЛИ ENERGY POWER -  
ИДЕАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ БЮДЖЕТНЫХ ИНСТАЛЛЯЦИЙ*

**HERTZ. МАКСИМУМ ЗВУКА ЗА КАЖДЫЙ РУБЛЬ**

Эксклюзивный дистрибьютор Hertz в России и СНГ - ООО "Чернов Аудио"

Единая справочно-информационная служба клиентов: 8-800-200-00-81

звонок бесплатный из всех регионов России

Приём заказов: (495)721-13-81 (многоканальный)

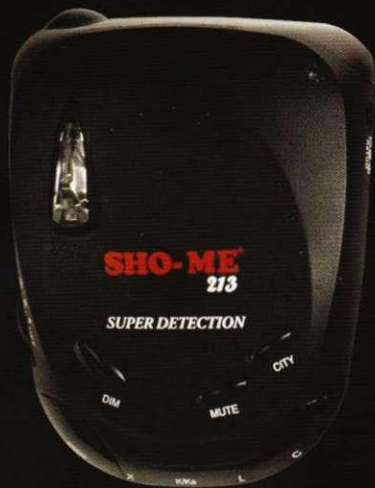
  
**ЧЕРНОВАУДИО**  
ДИСТРИБЬЮТЕР

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

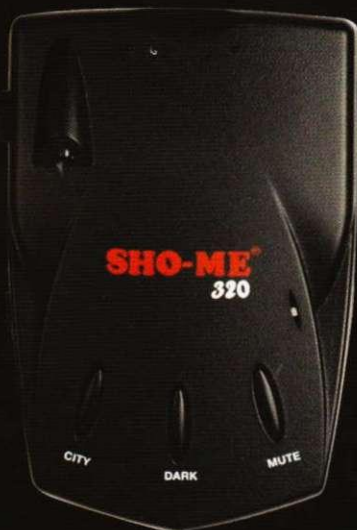
реклама

# SHO-ME®

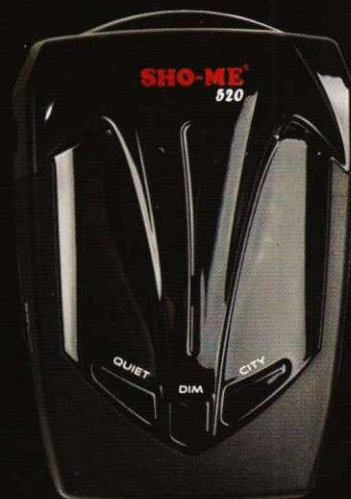
Серия новых радар-детекторов SHO-ME  
- совершенство пеленга



**SHO-ME 213**



**SHO-ME 320**



**SHO-ME 520**

**НОВИНКА!**



**SHO-ME 695**

**НОВИНКА!**



**SHO-ME 720**

**НОВИНКА!**



**SHO-ME 785**

Реклама

Отдел оптовых поставок:

Тел: +7 495 585-42-42

+7 495 585-40-40

факс: +7 495 427-66-32

E-mail: info@interpower.ru

sale@interpower.ru

WEB: www.interpower.ru

ООО "Автоимидж"

г. Челябинск, ул.

Отрадная, д. 25, офис 303

Тел: +7 (351) 908 10 65

ООО «Автобутик»

г. Краснодар, ул.

Дзержинского, 100

Тел: +7-(918)-433-03-34

ООО «Автокомп»

г. Москва, Каширское шоссе д. 61,

АТЦ "Москва", павильоны: Д-31, Д-33

Тел: +7 (495) 221-21-06

Компания "плюс и минус"

г. Санкт-Петербург,

Б. Сампсониевский д.92

WEB: www.xenon78.ru

Тел: +7 (812) 295-99-32

+7 (812) 295-99-34

+7 (812) 973-11-99

**INTERPOWER**