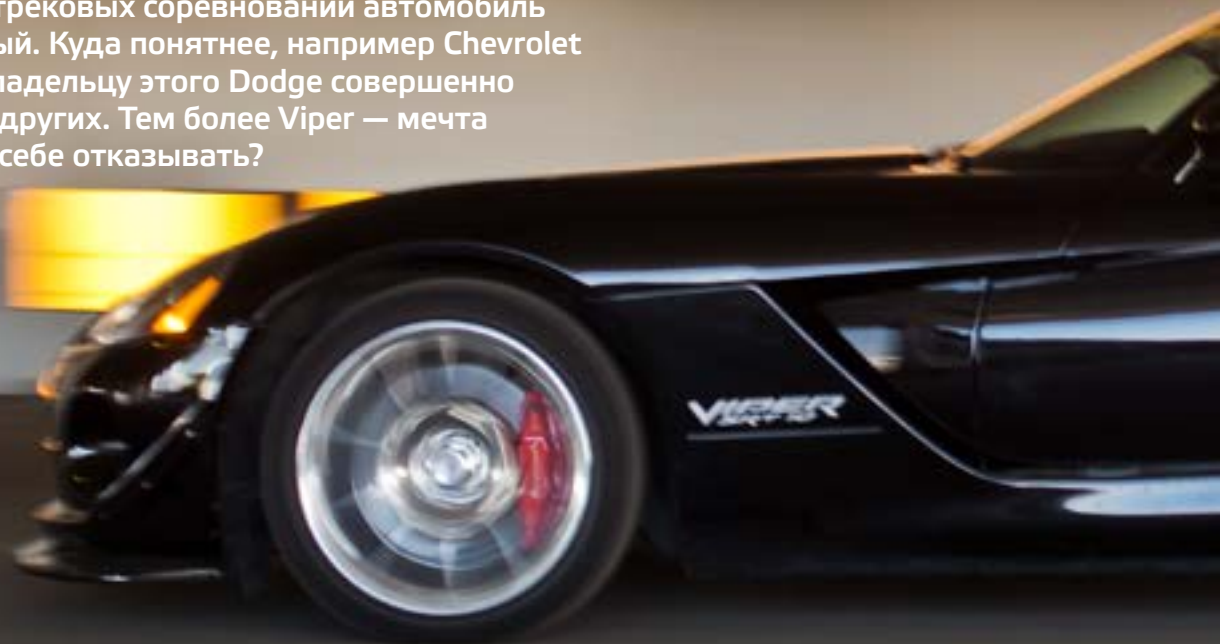




ГАДЮКА АСФАЛЬТНАЯ. НЕОБЫКНОВЕННАЯ

Dodge Viper — для трековых соревнований автомобиль не совсем очевидный. Куда понятнее, например Chevrolet Corvette. Однако владельцу этого Dodge совершенно плевать на мнение других. Тем более Viper — мечта детства, так зачем себе отказывать?

Текст ДЕНИС АРЕНДАРЧУК
Фото СЕРГЕЙ СМОЛЯНИНОВ



Да, автомобиль приобретался для езды по треку. Изначально была задумка найти версию ACR, которая отличается аэродинамическим обвесом, легкими колесами с полусликком PS Cup и винтовой подвеской, но не удалось, уж больно редкой оказалась, змеюка. Поэтому вместе с первым снегом в ноябре 2011 стандартный автомобиль четвертого поколения 2008 года выпуска (8,4 литра, 612 сил) завершил свой долгий путь из Нью-Джерси до Москвы в боксах компании Racereport. Зима прошла в ожидании, и первое знакомство с „гадюкой“ случилось только в апреле.

Как известно, первый выезд на трек может стать катализатором диаметрально противоположных решений — от „продаю



завтра“ до „не продам никогда“. В этом случае решение близко ко второму варианту. После первого выезда на трек появилось желание построить собственный ACR, может быть даже ACR-X (самую агрессивную и бескомпромиссную версию автомобиля): „Впечатления от стока: сильный андерстир (недостаточная поворачиваемость, плужение передних колес – прим. Ред.), нестабильное поведение. На грани срыва машина вела себя немного пугающе. При этом тормоза откровенно слабоваты. Но потенциал по державу весьма многообещающий...“

Вполне естественно, что сразу после этого были приняты меры по изменению сложившейся ситуации. Для начала настройка схода-раз-

вала. Тут получилась целая эпопея: чтобы достичь заданных параметров (-2 градуса развала спереди, чуть меньше двух сзади), далеких от заводских (изначально на задней оси был положительный(!) развал), специалистам пришлось повозиться чуть ли не полдня, из-за специфических (читай идиотских) особенностей подвески, в частности — креплений рычагов. Но результат превзошел все ожидания: стало гораздо проще найти общий язык с машиной. Заметно уменьшилась чувствительность к колею. Вторым, естественным шагом стала замена покрышек на Michelin Pilot Super Sport — весьма взвешенный и сбалансированный вариант колес для трек дней. Не бескомпромиссный слик, но очень качественные колеса.





Параллельно, превращение в ACR началось, как водится, с аэродинамического обвеса, по легенде — от APR. Были установлены: карбоновый передний сплиттер, элероны, задний спойлер. Аналогичный проверенный вариант от ACR — при минимуме внешних отличий стоил в четыре раза больше. Единственный нюанс — продувка в виртуальной аэродинамической трубе изделий APR вызвала подозрения, будет ли все это работать. Кроме того, штатные тормоза (колодки сильно перегревались), не сдавшие экзамен на выносливость, были заменены на высокотемпературные (Pagid RS 19), заодно с тормозной жидкостью на

Motul RBF660. 4-поршневые суппорты Brembo аналогичны задним механизмам Audi R8, а вот замена штатных тормозных дисков проблематична, так как у Viper 6 болтов на ступице, и найти достойную альтернативу сложно. Однако и в этой конфигурации система оказалась вполне жизнеспособна.

Следующий выезд на трек был на MRW в июле. Результат, на лицо, точнее на табло, в протоколе. Viper стал куда более покладистым (если этот термин к нему применим), адекватным в предельных режимах. В быстрых поворотах машина управлялась на порядок лучше. Небольшой андерстир остался, но это даже плюс, т.к. даже из легкого скольжения задней оси Viper быстро сваливается в глубокий занос, вытащить из которого машину очень и очень трудно. А с плужением сразу понятно где грань, и легко корректировать тягу на колесах.

В этот выезд на сухом асфальте удалось показать достойный результат - лишь на пару секунд хуже чем гораздо более мощные полноприводные GT-R'ы на полусликах.

В тот же день удалось опробовать машину и в дождевых условиях, во второй половине дня начался чуть ли не тропический ливень. Надо сказать, что по залитой водой трассе ездить на Viper'e неуютно — жесткость подвески избыточна, на выходе из поворота надо гипераккуратно дозировать газ. Красиво "мести хвостом" он не умеет и любой занос задней оси приводит к большой потере времени и грозит обернуться разворотом. Приходится "предугадывать" заносы и гасить их в зародыше. В результате этих мытарств удалось показать неплохое время (быстрее многих полноприводных соперников).

Далее были установлены ковши Recaro Pole Position и 5-точечные ремни SRS. На

удивление гоночные ковши оказались даже комфортнее штатных сидений.

Последующие выезды на трек на этапы Махpowercars (в Смоленск и Волоколамск) показали конкурентоспособность машины (два вторых места на этапах и третье место по итогам сезона). Но автомобиль все таки уступает конкурентам - Ferrari 458 и Nissan GT-R.

Из очевидных минусов: штатная подвеска. Конструктивно с ней "все в порядке" - А-образные рычаги спереди и сзади, как на гоночных болидах. Штатные амортизаторы вытрясают душу на любой кочке даже на гражданской резине, но для трека мягковаты.

Тормоза — слабоваты суппорты для передней оси, 350-мм диски не подходят для трека.

Резина PSS — полумера, она неплохо на сухом асфальте (хотя и быстро перегревается), хороша в дождь, но сильно уступает полусликам.

Самая большая проблема — немалый вес, около 1560 кг. (для сравнения Corvette Z06 на 150 кг легче), но снимать лишний вес особо неоткуда. Штатные сидения (их уже поменяли на ковши) не особо тяжелые. Музыка даст 10-15кг, но не хочется разбирать и уродовать салон. Все кузовные панели уже из стеклопластика. Шумоизоляция присутствует, но чисто номинально. Проблема — в тяжелой раме, ну и двигатель не пушинка (230 кг).

К слову, двигатель первого поколения (8,0 л, 400сил) весил 323 кг, второго (8,0 л, 455 сил — 290).

Как ни странно, Viper'у не мешало бы и увеличить мощность. Казалось бы, 612 сил и 760 Нм — куда уж больше? Но у конкурентов (далеко не стоковые Nissan GT-R, Porsche 997 Turbo) имеют по 700-800 сил и 1000 Нм момента, и быстрые умные автоматы.

У американца же КПП с дико растянутыми передаточными числами, да и антикрыло сзади не помогает разогнаться. В итоге на главном прямике Moscow Raceway Viper далеко не лидер.

К сожалению, вариантов с мотором мало, тем более оставаясь в рамках атмосферной конфигурации.

Из него и так неплохо выжали, с учетом его древней конструкции (2 клапана на цилиндр, 1 распредвал в развале блока). Из aftermarket тюнинга предлагается только впуск нулевого сопротивления K&N (сомнительное удовольствие с учетом количества грязи на наших дорогах), выпуск со спортивными катализаторами, гоночный „мозг“ двигателя, рассчитанный на 98-й бензин (изначально на 95).

Экстремальные варианты: турбины и компрессоры, которые пачками ставят на „гадюку“ за океаном, даже не рассматривались, т.к. машина станет неуправляемым снарядом на треке.

Поэтому на межсезонье запланирован немалый список доработок. Во-первых, винтовая подвеска Moton Clubsport с пружинами H&R (регулировка клиренса, отбоя/сжатия). Во-вторых, тормоза передние Stoptech ST60 (380x32) (диски увеличенного диаметра с насечками, более мощные суппорты). В-третьих, колеса Forgeline с резиной Hoosier A6 (275/35 R18, 345/30 R19). Фактически слик с двумя продольными канавками, индекс жесткости протектора TW>30. В-четвертых, выхлоп с коллекторами Belanger (коллекторы, спортивные каты, глушители) — экономия порядка 15 кг, некая прибавка мощности (обещают аж 50 сил).

Что получится? Сезон покажет, осталось ждать совсем не долго. 🍷

P.S.

Благодарим компанию **Raceport.ru** за помощь в подготовке материала.

