

EXIGE – ОТ EXIGENCE, ЧТО НА АНГЛИЙСКОМ ЗНАЧИТ «КРАЙНОСТЬ, ОСТРАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ». У ЭТОЙ «КРАЙНОСТИ» ЕСТЬ МОТОР В 240 СИЛ И КОМПАКТНЫЙ ЛЕГКИЙ КУЗОВ. А ЕЩЕ УПОРНЫЙ ХОЗЯИН, КОТОРЫЙ ПОСЧИТАЛ ВАЖНЫМ ВО ЧТО БЫ ТО НИ СТАЛО РЕАЛИЗОВАТЬ СВОЮ СОБСТВЕННУЮ ОСТРУЮ НЕОБХОДИМОСТЬ ЕЗДИТЬ НА ТАКОМ ЯРКОМ АВТОМОБИЛЕ



ОСТРАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ

ТЕКСТ: ПЕТР МАКСИМОВ | ФОТО: АЛЕКСАНДР СТОРОЖИЛОВ, ЮРИЙ БУХАРЦЕВ

ГОД ВЫПУСКА
2010
ДВИГАТЕЛЬ
**2ZZ-GE, РЯДНЫЙ
4-ЦИЛИНДРОВЫЙ 1,8 л,
КОМПРЕССОР,
243 л.с. В СТАНДАРТЕ**
МЕСТО ПРОПИСКИ АВТО
РОССИЯ, МОСКВА
ВЛАДЕЛЕЦ
ЮРИЙ



ОПРОС С ПРИСТРАСТИЕМ

Владелец автомобиля – Юрий

ТА: Юрий, какие основные цели преследовались при доводке этой машины?

Сначала эта машина приобреталась просто для удовольствия. Очень хотелось управлять быстрым и неординарным автомобилем, получая удовольствие как от езды, так и от внешнего вида. Полноценно же попробовать себя на треке я решил позже, благо у меня есть на чем ездить каждый день. И вот в этот момент мне показалось, что и без того замечательную машину можно еще немного улучшить. При этом свой Exige я дорабатывал без фанатизма, чтобы не исключить возможность пятничных выездов в город. И самое главное: тюнинг должен улучшать машину, а не наоборот. Я старался соблюсти баланс «внешний вид / эффективность». Насколько получилось, судить не мне. Но мне нравится.

ТА: Насколько машина требовательна к водителю?

Ошибки пилоту она прощает, если не вытворять на ней совсем уж дурацких вещей. Самое главное: машина дает постоянный контроль над происходящим, все ошибки моментально передаются в мозг через органы управления, позволяя своевременно

исправить ситуацию. Надо еще сделать поправку на полуслипки и тормоза: от их температуры сильно зависит поведение машины. Например, пока тормоза холодные – считай, их вообще нет. А еще они немного скрежещут. По мере прогрева они, конечно же, работают эффективнее, но и звук при этом усиливается.

ТА: Возникали ли по пути какие-нибудь серьезные трудности, связанные с доработкой машины?

Вообще, если описать процесс постройки коротко, то подойдет фраза «не понос – так золотуха»: сделаешь одно – сразу же вылезает что-нибудь другое. Машина дорабатывалась по следующему принципу: сделал, покатался, а потом вернулся в сервис для устранения выявленных недочетов. Другая проблема – доставка запчастей: Lotus и так достаточно редок, и найти запчасти для него в России практически невозможно. Все приходилось заказывать из-за границы, а это отдельное приключение с доставкой. Например, подвеску доставили сначала из Англии в США и только потом уже в Россию: так оказалось проще. По той же причине, кстати, некоторые карбоновые детали изготавливали у нас, а не заказывали оттуда.

Инженеры Lotus доказали миру, что из сочетания малого с малым – массы и двигателя – можно извлечь сочетание большого и великого – скорости и побед. Все старые «формульные» машины, построенные «Лотусом», облегчались до абсурда. Говорят даже, что Колин Чепмен вместо моторного щита мог спокойно установить кусок картона, покрашенный серебрянкой. И таких решений, снижающих безопасность болидов, но способствующих по-настоящему колоссальному их облегчению, было достаточно, чтобы убедиться в чепменовской острой необходимости побеждать.

Первым живым воплощением подобного болезненного аскетизма и инженерного гения, граничащего с коварством, стал малыш Lotus Seven, который до сих пор считается одним из классических спортивных автомобилей. Теперь это настоящая легенда. И вот что любо-

пытно: концентрация фирменной ДНК в духовном наследнике той машины – Elise – осталась достаточной высокой, чтобы сохранить все признаки породы.

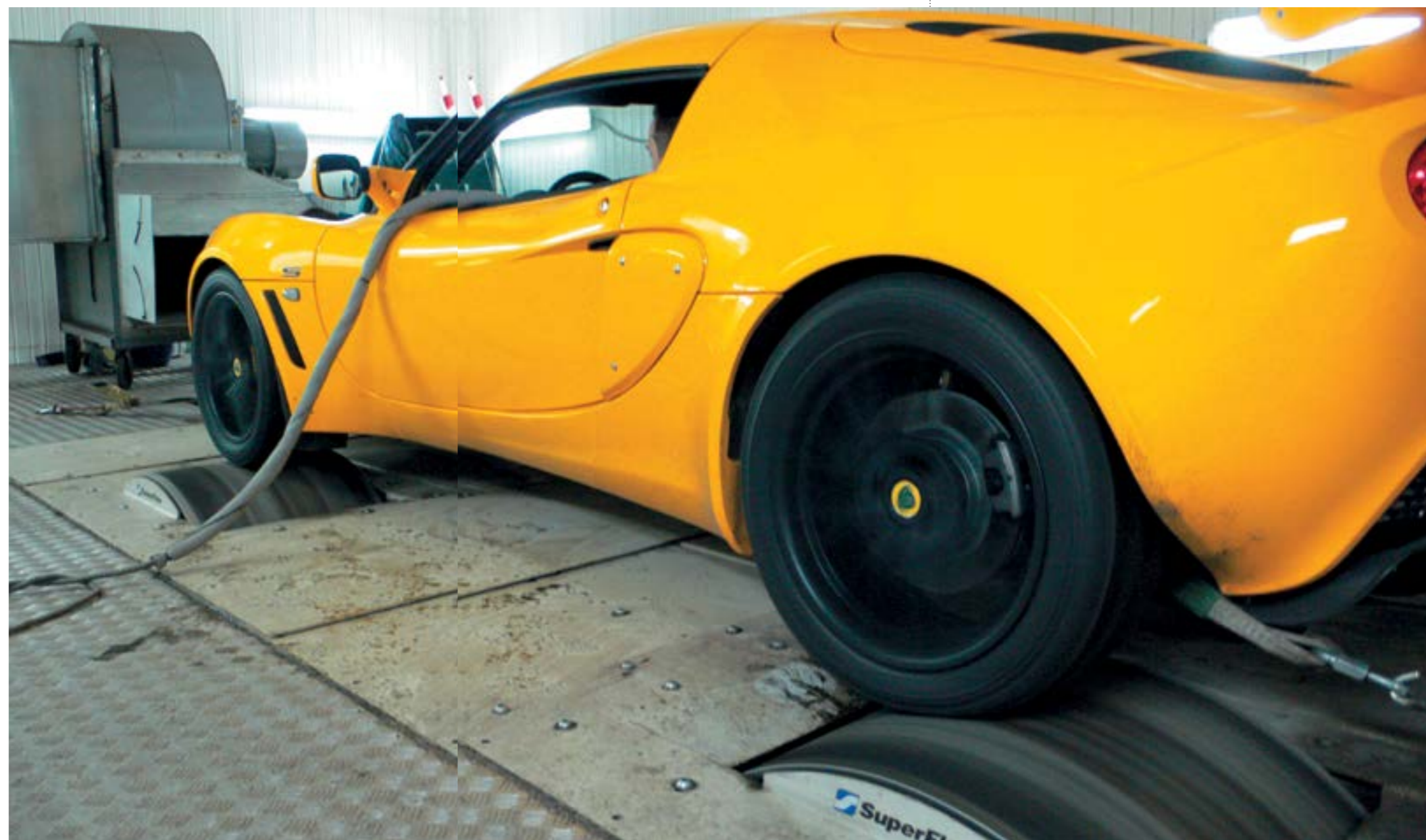
Этот малыш, конечно же, дизайнерский шедевр, а не ботинок с лягушачьими глазками. Мотор – за задними креслами. Точнее сказать, моторчик: поначалу эта машина оснащалась «роверовским» 1800-кубовым двигателем серии «К» мощностью 120 л.с. Вроде ничего выдающегося, но разгонная динамика первых Elise массой в 700 кг – пять с небольшим секунд – даже по нынешним меркам отличный показатель.

Затем на платформе Elise появился «герой нашего романа» Exige (второй серии). Он обзавелся жесткой крышей и получил тойотовский 2ZZ-GE мощностью 193 силы. И это лишь базовый мотор, потому что нас хлебом не корми – дай что-нибудь прикрутить и наддуть.

Существуют также компрессорные версии этого двигателя мощностью от 221 до 268 сил.

Как раз с одним из таких меня и свела служба. Ярко-желтый Exige 240S даже в заводской версии производит сильное впечатление: посадка в салон – своего рода танец лимбо, внутри сидеть настолько тесно, что между пилотом и пассажиром возникает почти интимная связь, а из салона даже низкие спортивные машины кажутся разве чуть ли не внедорожниками – на них смотришь снизу вверх! Человеческому нежному это придется не по вкусу. А ведь мы еще даже не тронулись...

Лучшее слово для описания ходовых качеств этой машины – «непосредственная»: если в обычных автомобилях подвеска отрабатывает неровности, то здесь упругие элементы даже не пытаются этого делать, а богатая звуковая гамма заставляет натянуть шапку-ушанку. Единственно верное отношение к поездке





ИЗОБИЛИЕ КАРБОНА ЭСТЕТИЧЕСКИ УМЕСТНО И ТЕХНИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНО. ОПТИМАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ БЫСТРОЙ МАШИНЫ

на такой машине – как к спортивной тренировке: вот тогда ты не устаешь, наоборот – она тебя бодрит потрясающим изумительным саундтреком форсированной «четверки» с коротким выпуском, и ты получаешь удовольствие от этого вызова.

Способности этой малышки стоят того, чтобы по-философски отнестись к ее шероховатостям: лавировать в потоке она позволяет даже не на грани, а за гранью представления о собственных возможностях. Можно ехать чуть ли не впритирку к другим машинам: остроты реакций хватает с запасом внести корректирующие действия за тысячные доли секунды.

Как вы понимаете, перед вами не простой экземпляр «Экзижы». Его владелец Юрий внес достаточно изменений, чтобы появиться на наших страницах, и они обеспечили еще больше острых ощущений от езды, но вместе с тем сделали эту машину более требовательной к пилоту.

В самом начале пути возникла безумная идея поставить сюда какой-нибудь более мощный силовой агрегат: например, Exige S 2013 года поставляется с 3,5-литровым V6 мощностью 345 л.с., но позже от этой затеи отказались: «шестерка» хоть и мощнее, но заметно тяжелее 2ZZ-GE. В итоге с помощью

мастеров Raceport началась работа над заводским двигателем, обернувшаяся поиском дополнительной мощности. Максимум, чего удалось добиться, – 270 л.с., но и те дались с большим трудом: воздушный интеркулер заменили жидкостным, были установлены новые форсунки, впуск и выпуск. С последним пришлось повозиться: титановый выхлоп поначалу шумел так, что владельцу приходилось ездить в берушах. В итоге его полностью переделали в U-Power.

Кроме того, возникли и технические проблемы, например сбой работы системы VVTI или перебои в работе из-за прохудившейся трубки: компрессор отказался дуть, сделав, по сути, мотор атмосферным. Бедой таких машин

- 1 Руль тут чуть пухлее стокового.
- 2 Механизм переключения передач по возможности старались сделать четким.
- 3 Дверные карты обшиты алькантарой.
- 4 Аудиосистема лишь чуть лучше заводской





**СПИСОК МОДИФИКАЦИЙ
LOTUS EXIGE S 240**

Год выпуска: **2010** Мощность расчетная: **300 л.с.**
 Время разгона до 97 км/ч: **4 с**
 Масса автомобиля: **942 кг**
 Удельная мощность в стандартной комплектации: **258 л.с./т**

ДВИГАТЕЛЬ

Toyota 2ZZ-GE с компрессором, 243 л.с. в стандарте
 Титановая выпускная система U-Power
 Комплект увеличения мощности Komo-Tec 3205 («прошивка» ЭБУ, жидкостный интеркулер, топливные форсунки, холодный впрыск, выпускной коллектор 4-1 со спорт-катализатором, свечи зажигания, ремень и уменьшенный шкив привода компрессора, топливный насос)

Противоотливный масляный поддон gPAN3
 Облегченный маховик Fidanza

ТРАНСМИССИЯ

Усиленные тросы переключения передач SSC
 Комплект для усиления кулисы Re-Enforcer
 Шортшифтер Trueleo

ПОДВЕСКА

Стойки JRZ RaceLine

ТОРМОЗА

Комплект карбоновых тормозов Freno (спереди и сзади)

КУЗОВ

Колесные диски Rays Volk TE37SL (16 x 7,5 спереди и 17 x 8,5 сзади)
 Покрышки Dunlop Direzza ZII (225/45 R16 спереди и 245/40 R17 сзади)

ИНТЕРЬЕР

Четырехточечные ремни безопасности Schroth (распорка под ремни Raceport)

Перетяжка салона в кожу и алькантару

Карбоновые сервисные панели Reverie

Карбоновые корпуса боковых зеркал Raceport

Карбоновые пороги Reverie

Карбоновый спойлер Tescnocraft

Карбоновая крышка багажника Tescnocraft

Карбоновые сиденья Tescnocraft

Карбоновая жесткая крыша Reverie

Карбоновый передний спойлер Raceport

Карбоновые боковые воздухозаборники Reverie

МУЛЬТИМЕДИА

Головное устройство Alpine CDA-137BTi

Усилитель Alpine PDX-F6

Акустика Hertz HСХ 130

Задние мидбасы Morel Supremo 6 SW

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ ТУТ ДОБЫВАЕТСЯ С БОЯМИ:
ПОКА УДАЛОСЬ ВЫЖАТЬ ТОЛЬКО 270 СИЛ...**

считается невысокая избирательность привода шестиступенчатой коробки. В данном случае удалось частично от этого избавиться заменой тросов, а также укорочением кулисы и усилением (увеличением поперечной жесткости) площадки ее крепления. Что касается ходовой части, то некоторые ее элементы заслуживают внимания, например регулируемая подвеска голландской JRZ или карбоновые тормоза. Работа с внешностью «Лотуса» имела две последовательные цели: с одной стороны, ее хотелось сделать наряднее, с другой – внешние изменения на таком автомобиле обязаны быть функциональными. Какой способ или материал позволит свести к общему знаменателю эстетику и функциональность? Юра понимал, что лучше карбона еще ничего не придумано, его в этой машине много, начиная от крыши и губы переднего бампера и заканчивая зеркалами. Кстати, зеркальные элементы и органы управления зеркалами – от BMW. Стандартные зеркала регулируются вручную, а эти имеют электрорегулировки, а в качестве бонуса – еще и подогрев.

А вот карбоновые корпуса зеркал спроектированы и изготовлены все теми же ребятами из Raceport специально для этого автомобиля.

Карбон использовали и в салоне, из него тут сделаны кресла. Основной идеей при работе с мини-интерьером стало избавление от фирменного аскетизма: многие поверхности теперь перешиты кожей и алькантарой, а руль сделали толще, насколько это возможно. Кроме того, была установлена чуть более продвинутая «музыка»: по словам Юрия, новая система играет так себе, но от заводской плевались даже глухие.

Буквально на следующий день после нашей встречи на Moscow Raceway в Юру въехала Audi R8, помяв его яркий «Лотус». Обошлось без фатальных разрушений, но с трека машина уехала на эвакуаторе. Подобный эпизод вполне укладывается в образ жизни быстрой машины: активные тренировки сопряжены с риском – без травм не бывает. Но настоящий рост не обходится без неудач: это мини-происшествие стало стимулом восстановиться и ринуться в бой с новой силой. 🏁

