



БОЕЦ #829

Текст: Юрий Бейган ■ Фото: Дмитрий Матвеевко

Lotus Omega

В 1990 г. компания Lotus реализовала проект седана с характеристиками спорткара. На свет в общей сложности появилось 950 автомобилей, каждый из которых, как водится при таком мелкосерийном производстве, имеет специальную табличку с заводским номером. Знакомьтесь, #829.

За основу автомобиля был взят малоприметный седан доступного бизнес-класса – Opel Omega A (тогда Lotus был частью империи General Motors). На Lotus машина оснащалась двигателем объемом 3,6 л.с. с двумя турбинами Garrett 25. Серьезно доработанная английскими специалистами рядная «шестерка» выдавала 377 л.с. при 5200 об/мин и 557 Нм максимального крутящего момента при 4200 об/мин. Но практически каждый владелец считал и считает своим долгом «разогнать» этот силовой агрегат минимум до 500 сил. В нашем случае для увеличения мощности была изменена геометрия лопаток турбин. Теперь давление можно поднимать со стандартных 0,7 бар, что маловато для системы bi-turbo, до впечатляющих 1,5 бар! Правда, после тест-драйва беспристрастный буст-контроллер E-Boost

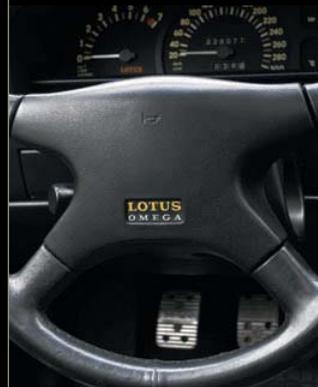


показал пик давления в районе 1,2 бар. Разумеется, без перенастройки электроники не обошлось. Однако вмешательство нового чипа в работу мотора отчетливо ощущается только с 3000 об/мин. До этого рубежа двигатель ведет себя так, словно никакой доработки не было. Изменения в электронике повлекли за собой серьезное увеличение аппетита. Теперь на 100 км активного драйва едва хватает 50 л 98-го бензина... Но какова отдача

силового агрегата! Если на давлении 0,8 бар он выдает 424 л.с. и 666 Нм момента, то по достижению 1,2 бар максимальная мощность уходит далеко за 500 л.с., а крутящий момент составляет порядка 700 Нм.

С таким мотором-монстром доработка трансмиссии – первостепенная задача. В далеком 1990 г., когда GM искал по своим многочисленным сусекам спортивные агрегаты для проекта Lotus, единствен-

ным более или менее подходящим вариантом КПП оказалась 6-ступенчатая коробка ZF от Chevrolet Corvette ZR1. Для того чтобы приспособить ее к двигателю, пришлось изменить форму тоннеля под днищем машины, а главное – заново перелить колокол корпуса КПП. Однако, как оказалось, даже этот именитый агрегат не выдерживает сильнейшей нагрузки, генерируемой доработанным двигателем. Были случаи, когда из разобранной





коробки извлекали первичный вал с начисто срезанными шлицами. А вот сцепление было продумано куда серьезнее. Оно здесь так называемого обратного выжима. Суть в том, что выжимной подшипник намертво сросен с корзиной сцепления, поэтому сцепление отжимает всю корзину целиком. Такой механизм применяется, например, на некоторых Porsche и других спортивных машинах. Дифференциал – от мощного Holden Commodore. На колеса момент передается при помощи усиленных приводов.

Многие детали и узлы изготавливались для этих автомобилей специально. Например тормоза. Армированные планги, четырехпоршневые спереди и двухпоршневые сзади, вентилируемые диски (соответственно 330 мм и 300 мм) от AP Racing – в базе настоящий спортивный боевой комплект. Надо отметить, что Lotus Omega – машина не легкая, 1650 кг. И разгоняется она до «сотни» за 5,2 секунды. Время петь дифирамбы тормозам – упражнение по разгону до 100 км/ч и торможению до полной остановки Lotus выполняет за 8,6 секунды!

На заводе устанавливались кованые колесные диски фирмы Ronal R17. Спереди шириной 8,5J (вылет ET 28), а сзади – 9,5J (ET 7). Одно время фирма Goodyear выпускала для этих машин специальную резину ZR35 штатной размерности 235/45 для передних колес и 265/40 для задних. На «нашей» машине стояла резина Dunlop SP Sport 9000 245/45 спереди и 275/40 сзади. Поработала Lotus и с внешностью. Передний бампер с большими воздухозаборниками, пороги и массивный задний бампер сформировали гармоничный нижний пе-

риметр. На крышке багажника красуется внушительный спойлер. И, наконец, цвет. Все 950 экземпляров серии были выкрашены в специальный темный оттенок зеленого Green Imperial – намек на британскую родословную. В салоне сразу чувствуется, что ты находишься в седане бизнес-класса: просторно, комфортно. Везде кожа, деревянные панели, в отделке дверных панелей – нубук. «Баранка» – приятная на ощупь, классической формы, с четырьмя спицами. Это стиль конца 80–начала 90-х гг. Вместо заводских и, надо отметить, весьма стиль-

ных часов, владелец грамотно расположил вышеупомянутый буст-контроллер. Двигатель заводится с полоборота, сообщая звуком о своей мощи. Но чтобы двинуться в путь, мотор необходимо прогреть. А пока наслаждаемся басовитым рокотом, идущим сзади, – это заслуга штатной выпускной системы, из которой лишь удалили катализаторы. Впрочем, они и так были прямоточные. Выпуск хитрый – два симметричных тракта идут к оконечному глушителю, где срачиваются в единое целое. Через открытые окна в салон попадает

специфический запах выхлопа. Сразу понятно – смесь очень богатая. Оказывается, на холостых оборотах мотор Lotus заметно переливает топлива, отчего и «дымит». Это особенность всех Lotus Omega. Реакция на подачу топлива молниеносная. Приходится привыкать. А чего еще можно ожидать от 500-сильной машины, игнорирующей экологические нормы? С непривычки при старте колеса мгновенно срываются в пробуксовку – надо быть предельно осторожным с педалью акселератора. Первое впечатление – тур-





СПИСОК ДОРАБОТОК

Двигатель	
Программа управления двигателями	Pro tech
Изменная геометрия лопаток всасывающей турбины (от T28)	Garrett
Буст-контроллер	E-boost
Выпускная система	
Катализаторы заменены пламегасителями	
Подвеска	
Амортизаторы	Koni Sport
Колеса	
Резина	Dunlop SP SPORT 9000
ИТОГО	€4000

некоторое время после начала продаж Lotus Omega в Германии стали требовать спортивную лицензию у тех, кто хотел стать владельцем этого автомобиля.

Однозначный плюс – рулевое управление. Гидроусилитель руля с редуктором с укороченной парой съедает минимум полезной информации, а на высокой скорости и вовсе отключается.

Lotus Omega/Carlton – автомобиль с очень своенравным характером, с признаками звездной болезни, которой страдает большая часть легендарных моделей прошлого. На них нет печати всемогущества электроники, готовой задушить любую попытку выхода за принятые рамки безопасного вождения. Да, харизмы Lotus Omega не занимать. Но порой, когда летаешь на нем боком в вираж, мелькает мысль, что доверять свою жизнь этому капризному вспльчивому монстру все-таки не стоит.

бояма (куда же без нее?). Но подхват после 3500 об/мин такой мощный, что отсчетки мотора (6600 об/мин) дожидаться попросту не хочется. Сознания от перегрузки, конечно, не теряешь, но ощущение, что сидишь на бочке с порохом, есть. При каждом переключении вверх, когда бросаешь педаль сцепления, двери того и гляди сорвутся с петель – ветерану не хватает жесткости кузова. Все, что может как-то двигаться в салоне, ходит ходуном вследствие приливов тяги в турбозоне.

А разгон тем временем продолжается. Турбины дуют мощно даже после падения оборотов на повышенной передаче.

Оказывается, в Lotus вместо клапана сброса давления в системе (всем известный blow-off) установлена специальная система «притормаживания» турбин. Сразу за катализаторами в выпускном тракте есть вакуумная заслонка, которая при сбросе газа перекрывает путь выхлопным газам наружу, сохраняя давление в системе, что заставляет турбины чуть умерить пыл.

Далеко не каждый водитель сможет подчинить себе такой мощный заднеприводный автомобиль. Привычное желание «довернуть» машину газом на выходе из виража может стать причиной глубокого заноса и даже разворота. Кстати, спустя



Passat...

Сосредоточен на Вашем комфорте

Парковка нового Passat: автомобиль фиксируется на месте простым нажатием кнопки, при этом стояночный тормоз отключается автоматически, когда машина начинает движение...

Простота и удобство - вот то, что всегда замечаешь в первую очередь.

Большой выбор в наличии. Возможен тест-драйв.

www.rus-land.ru



РУС-ЛАН
Официальный дилер Volkswagen

Продажа а/м:

м. "Белые",
ул. Миклухо-Маклая, д. 8, стр. 3
(вход с ул. Софьи Мошовой),
тел.: 739-5212, факс: 438-2151

м. "Домодедовская",
Кожирское ш., д. 61,
АТЦ "Москва", 2 этаж,
тел.: 221-4247, факс: 221-4246

м. "Университет",
ул. Строителей, д. 6, корп. 4,
тел.: 540-1514,
факс: 930-1392

Сервис, запчасти:

м. "Белые",
ул. Миклухо-Маклая, д. 8, стр. 3
(вход с ул. Софьи Мошовой),
тел.: 739-5211, факс: 438-2151