

# совершенство как результат



Осень 1986 года. Федеративная Республика Германия. Загородная дорога под городом Ульмом. Постоянный читатель автомобильного журнала Rally-Racing увидел новейшую модель автомобиля – BMW M3. Решил рассмотреть суперновинку поближе, он был удивлен: ни развитый аэродинамический обвес, ни турбонаддув, который можно было безошибочно распознать по характерному звуку сбрасываемого компрессором воздуха при переключении, в журнальных описаниях этой модели не упоминались! Но любопытный автолюбитель не обманулся – такой BMW M3 действительно существовал...  
Михаил Соколов

Тогда, 20 лет назад, многие с нетерпением ждали новую «ракету» BMW, наследника спортивной славы 70-х, и в прессе до премьеры циркулировали самые невероятные слухи. Некоторые обозреватели искренне считали, что у этого «маленького пожирателя пространства» непременно будет двигатель с турбонаддувом: в Старом Свете BMW выступил пионером внедрения этих систем на серийных машинах для дорог общего пользования – это был самый яростный вариант культовой модели 2000 по имени Turbo. Более того, в Formula 1 команда Brabham в 1983 году первой завоевала чемпионский титул в личном зачете на двигателях с турбонаддувом. Моторы для Brabham поставлял BMW. А потому было естественным предположить наличие наддува на новом M3...

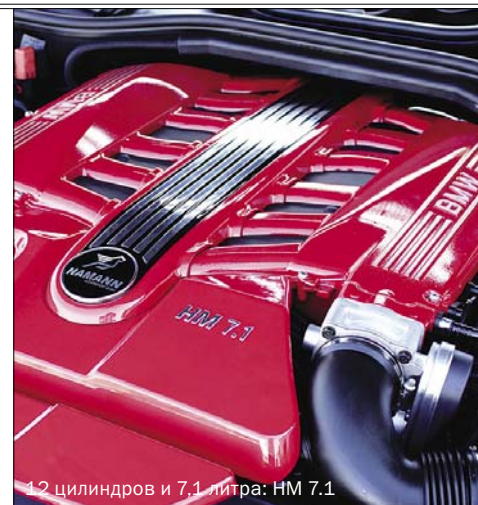
Большинство смирились с отдачей в пределах 200 л.с., которые развивала серийная атмосферная «четверка», и только в мечтах создавали модели с более мощной отдачей. Но Рихард Хаманн воплотил мечту в металле: его вариант M3 с 345-сильным турбомотором и наблюдал тот самый читатель Rally-Racing. С этого проекта началась история тюнингового ателье Рихарда Хаманна. Впоследствии он прославил свое имя доводкой автомобилей марки BMW, сделав Hamann Motorsport членом «Большой четверки» фирм, занимающихся тюнингом баварских машин. Речь идет об Alpina, AC Schnitzer, Hartge и Hamann. Эти компании можно сравнить с AMG, Brabus, Carlsson и Lorinser в мире тюнинга Mercedes. И те и другие – предельно серьезные предприятия, которые пока

Стремительность и мощь... Только представьте – какое впечатление производит Hamann NM 7.1 на своих максимальных 312 км/ч! не имеют реальных соперников в своей области и являются олицетворением престижа и технического совершенства...  
Расширяя кругозор инженеров и делая очередной шаг в маркетинговой политике, Hamann Motorsport постепенно включал в свою программу другие марки, несколько выделив себя этим на фоне более консервативных коллег. Сегодня здесь работают с BMW, Mini, Range Rover, Ferrari, Lamborghini, Mercedes и Porsche. В принципе, все «игроки» Высшей лиги тюнинга создают автомобили примерно равного – и очень высокого – уровня, но каждая марка старается придерживаться сложившегося стиля, что делает прямое сопоставление неконструктивным.

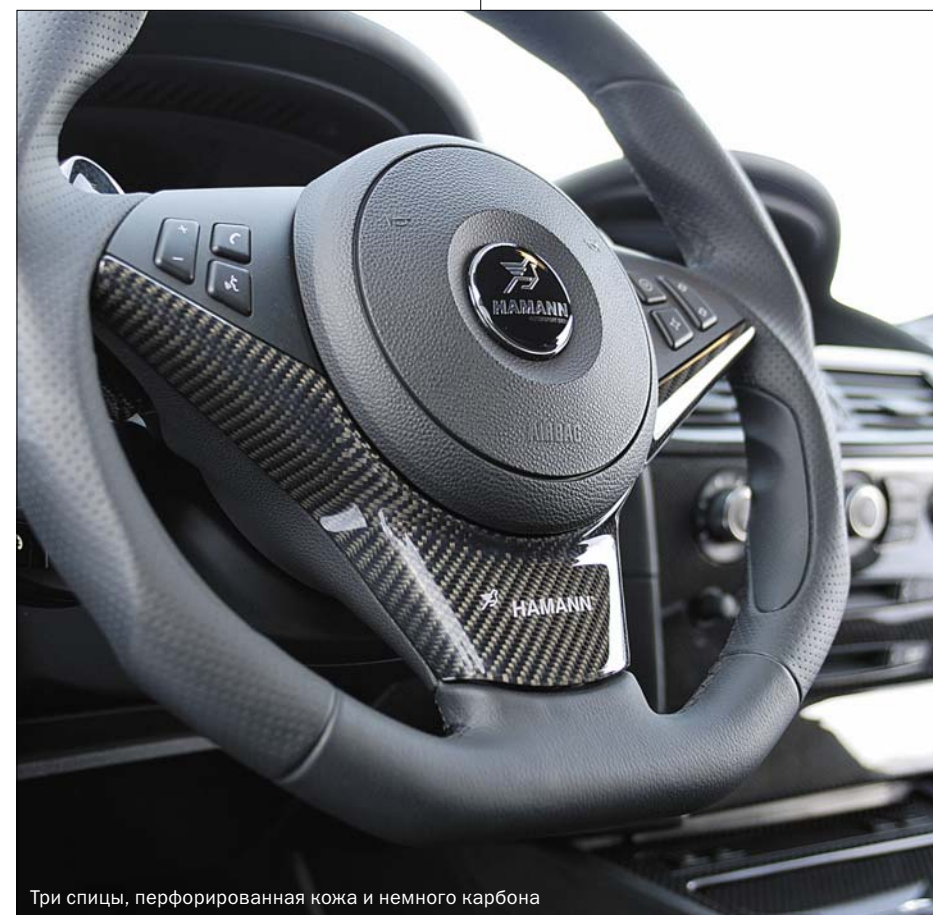
ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ КОМПАНИЕЙ «АВТО-ЛАЙФ», ЭКСКЛЮЗИВНЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ HAMANN MOTORSPORT В УКРАИНЕ

«Нет ничего невозможного!» – и Hamann всегда считался наиболее радикальным и ярким из всех, кто работает с BMW. Здесь не стесняются иногда немного расширить рамки стиля. К примеру, все строят демонстрационные автомобили, призванные поражать воображение на выставках в Эссене или Фестивале Скорости в Гудвуде, воплощая наиболее смелые идеи своих разработчиков. Но после того как окончится «бал» и опадут конфетти, такие show-cars продолжают жить только на «рабочих столах» компьютеров и в подшивках старых журналов – в широкой продаже трудно найти действительно необычный или яркий

В интерьере Hamann придерживается более умеренных взглядов – кожа, дерево, алюминий и немного карбона, чтобы создать ощущение стиля и эксклюзивности. Без суровой аскезы, но и без аляповатости. Спортивный трехспицевый руль (с подушкой, само собой) задает совсем иное настроение! Но немецкий тюнинг – это, прежде всего, бесподобные двигатели и очень серьезная доработка трансмиссий и ходовой части. За это его и любят!  
Hamann трактует тюнинг очень близко к его изначальному смыслу, что, в общем-то, и неудивительно: все-таки сам отец-



12 цилиндров и 7,1 литра: NM 7.1

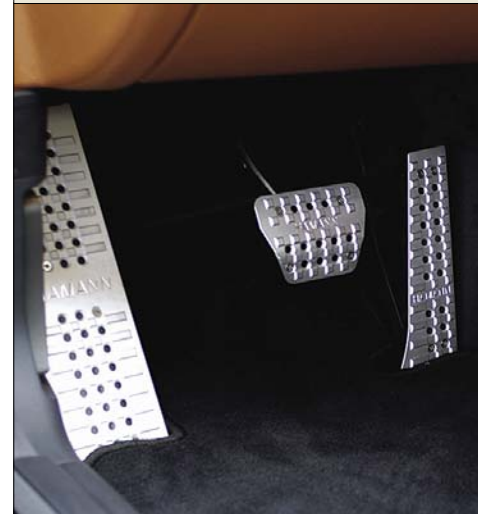


Три спицы, перфорированная кожа и немного карбона

Вообще-то словечко tuning в обиходной речи потеряло первоначальный смысл – поставил нестандартные фары или спойлер – уже «тюнинг». Но и практически полная переработка машины, когда от исходной модели остается только силовой каркас кузова – это ведь тоже тюнинг, не так ли? Немец сказал бы «Nicht war?» и брезгливо поморщился при употреблении термина в отношении отдельных деталей, ведь для немца tuning означает комплексное явление, «настройку» автомобиля.  
Собственно термин возник в 60-е годы в спортивной среде и означал именно настройку автомобиля для гонок. Была даже такая «Библия автогонщика» – книга Кэррола Смита Tune to Wins – «Настрой для побед». А когда в 70-е некоторые энтузиасты автоспорта стали продавать свои услуги по форсировке двигателей, настройке подвесок и доработке трансмиссий, этот термин привился как название всего процесса доводки серийных машин для тех, кто хотел сделать свой дорожный аппарат более быстрым. Но «тюнинг» – не единственный термин с таким значением. В Италии долгое время бытовало словечко preparatori, в англоязычных странах иногда говорят modified. Да и сам термин стал более вместительным... Фактически тюнинг сегодня – это слишком свободно трактуемое понятие, которым многие злоупотребляют.

аэродинамический обвес «со славным именем»... Hamann ведет себя несколько иначе, и его aerokits в той или иной степени цитируют решения выставочных образцов. В момент своего появления Laguna Seca II и Las Vegas Wings на базе BMW серии 3 наделали немало шума! Но элементы их стайлинга (все-таки, внешнее оформление – это styling, тогда как design – «конструкция») появились на вполне дорожных машинах. А после тотального обновления стиля BMW под управлением Криса Бэнгла многие решения, казавшиеся радикальными, как-то незаметно стали современными и гармоничными.

основатель, Рихард Хаманн, прошел спортивную «кухню», выступая в кузовных кольцевых чемпионатах и в F3. А впоследствии входил в число основателей немецкой школы тюнинга. Сегодня это сложившаяся концепция, у которой есть огромное число искренних поклонников.  
Тюнинг по-немецки подразумевает верность мягкой «траекторной» манере управления автомобилем, т.е. следует традициям кольцевых гонок, где любое глубокое скольжение (не говоря уже о заносах!) означает потерю скорости при прохождении поворота... К слову, сегодня эту манеру уже переняли даже раллисты:



в асфальтовых соревнованиях стало неприлично проигрывать из-за торможения левой ногой и прохождения поворотов в заносах...

Второй характерный момент – бескомпромиссность в технических вопросах, что всегда было характерно именно для немецкой конструкторской школы. И, как водится, при тюнинге всегда остается потенциал той или иной модели. Или, что еще интереснее – изменить в желаемую сторону характер машины в соответствии с личным вкусом и предпочтением!

Здравый смысл (и законы физики) диктуют некоторые особенности при доработке автомобилей в немецком духе... Автобаны без ограничения скорости делают желанной любую прибавку отдачи, здесь же – на разворотных полосах, проявляет себя хорошо настроенная подвеска, а при

В Hamann Motorsport все это понимают и владеют богатейшим опытом доводки серийных двигателей, что позволяет предлагать широкий выбор вариантов увеличения мощности. Все начинается почти невинно: набор из воздушного фильтра с пониженным сопротивлением, глушителя, нового распредвала с измененными фазами и перепрограммированного блока управления системами впрыска топлива и зажигания приносит свои 10-15% отдачи. А дальше...

Войдя во вкус, можно добраться и до совершенно, не побоимся этого слова, чудовищных по мощности и смелости переделок. В качестве примеров можно привести знаменитые версии двигателей BMW в исполнении Hamann – тот же M7.1 (самый мощный вариант доработки модели 760i – 510 л.с. и 718 Нм) или 206-сильное исполнение облегченного Mini, можно

стает определенным запас по передаваемому крутящему моменту, но в большинстве случаев установка усиленного сцепления, новых приводов и, зачастую, изменение алгоритмов управления автоматических и секвентальных КПП – только во благо. Реже идут на использование самоблокирующихся дифференциалов, валов из углепластика и изменение передаточных чисел – они нужны не всем и не всегда. Но иногда все же полезны и позволяют увереннее управлять машиной в предельных режимах.

Подвеска после тюнинга не всегда становится более жесткой, здесь важнее соблюсти необходимый баланс, сохранить общую концепцию. И хотя немцы до сих пор без ума от пониженной на 30-40 мм посадки кузова, сверхнизкопрофильных шин и колес с предельно возможными диаметром и шириной обода, заметим, что установка



Культ мощности: начав путь с отметки «0», стрелка спидометра перечеркнет цифру «100» через 5 секунд...

достижении 300 км/ч становится очевидной польза от аэродинамических элементов – все эти спойлеры, антикрылья, «юбки»-расширители на порогах и диффузоры под задним бампером позволяют автомобилю сохранять управляемость и в таких режимах.

В Америке за подобную езду водителя распнут, а в Японии... В общем, по-настоящему быстро ездят только в Германии, что накладывает свой отпечаток – так сказать, национальные особенности! С другой стороны, немецкие производители всегда были склонны к оптимальным решениям, хорошо зарекомендовавшим себя в самых разных условиях. Не стоит забывать и том, что у многих тюнинг-версий – спортивные корни, их прототипы участвовали в гонках, а владельцы регулярно тренируются на гоночных трассах...

вспомнить компрессорных монстров в кузове серии 1...

В принципе, доработка двигателей ведется на основе хорошо проработанного теоретического базиса, и все используемые решения не являются каким-то секретом. Но на практике, как водится, дело обстоит несколько сложнее – и конечный результат зависит от конкретного сочетания технических решений и исполнения.

А в этом – весь опыт, мастерство и талант специалистов ателье. Не создавая себе искусственных ограничений, инженеры Hamann используют и увеличение рабочего объема, и наддув, и все прочие решения, которые могут принести реальную пользу...

Доработка трансмиссий в меньшей степени «на слуху», но при 50-процентном приросте отдачи она становится предельно актуальной... Обычно в конструкции суще-

новых пружин с прогрессивной навивкой и тщательная доводка характеристик амортизаторов – выигрышнее с точки зрения извечного компромисса между плавностью хода и управляемостью... Здесь все решает здравый смысл заказчика и те условия, в которых будет эксплуатироваться машина.

Признавая высочайшую квалификацию разработчиков и механиков, производитель сохраняет гарантию на доработанные машины. Здесь же стоит отметить, что столь сложные (без всякой скидки!) работы могут быть выполнены не только на фабрике под Ульмом – комплект деталей может быть установлен в авторизованном центре – такой есть и в Киеве. А Hamann Motorsport заслуженно гордится своими машинами. ♦

Редакция благодарит компанию «Авто-Лайф» за предоставленные материалы.

ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ КОМПАНИЕЙ «АВТО-ЛАЙФ», ЭКСПЛУАТИВНЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ HAMANN MOTORSPORT В УКРАИНЕ