

STREET TURBOCHARGING

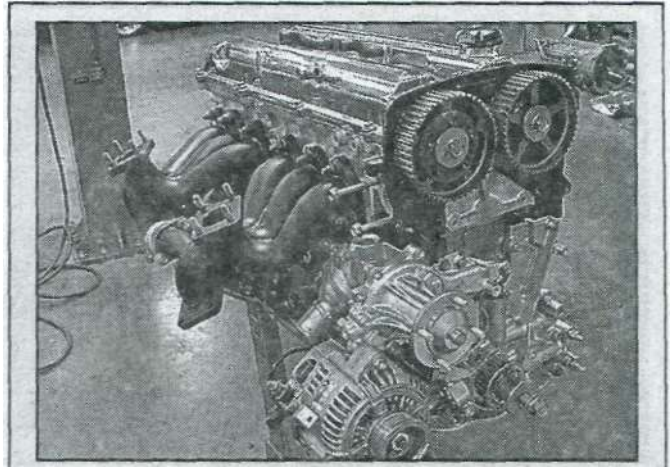
"дорожная езда - гонки"; углепластиковый (carbon-fiber) карданный вал диаметром 3,25"; опоры двигателя и трансмиссии; шестиступенчатая коробка передач Getrag; система TCS Race Logic Adjustable.

- Модификации кузова: кузов Do-Luck Type II 12-риесе с большим воздухозаборником охладителя воздуха; воздухозаборник совкового типа на капоте.

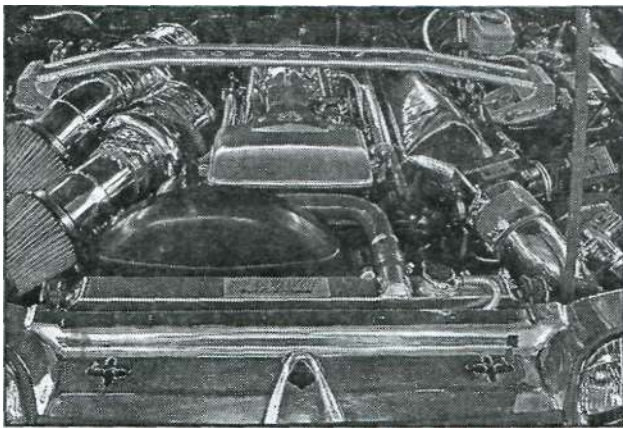
Результаты

- Давление наддува 0,255 МПа; отличные разгонные характеристики.

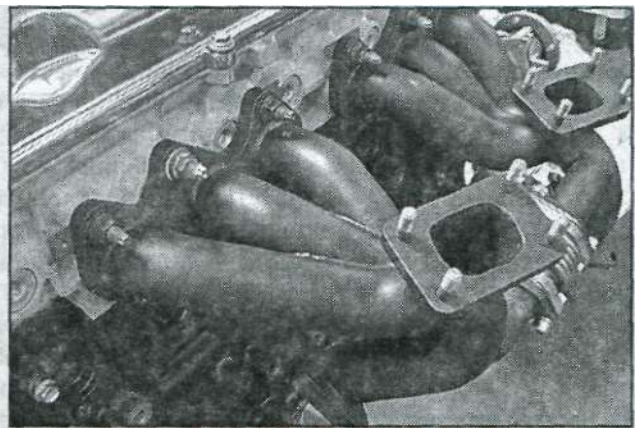
- Мощность на задних колёсах 1110 л.с. при 7200 мин⁻¹; крутящий момент 1141 Н·м при 6600 мин⁻¹ и 1088 Н·м на красной линии тахометра (7200 мин⁻¹).



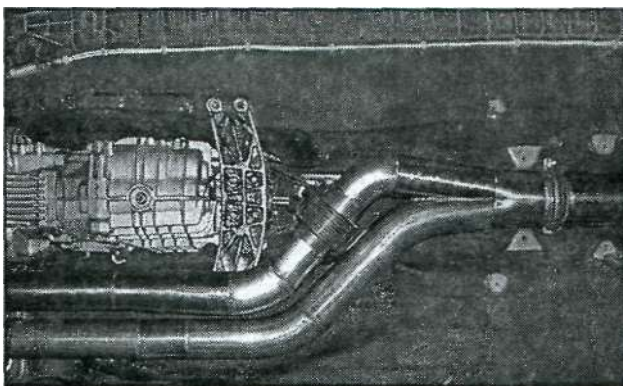
Культовый двигатель 2JZ-GTE Toyota, служивший отправной точкой проекта.



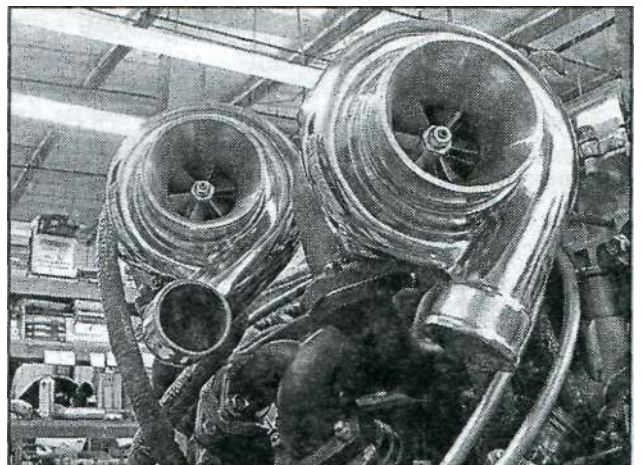
Турбокомпрессоры занимают в моторном отсеке двигателя столько же места, сколько и сам блок цилиндров. Автомобиль при такой сложности и таком потенциале мощности требует квалифицированного изготовления и технической смелости. Похвалу следует воздать Alex Shen, владельцу SP Engineering, и его персоналу за конструирование и настройку этого монстра.



Эти разделённые выпускные коллекторы с патрубками одинаковой длины (нержавеющая сталь) являются произведением искусства. Обратите внимание на необычную компоновку клапанов перепуска газов с балансировочной трубой. Сами перепускные клапаны имеют хорошо уплотнённые валы привода, диафрагмы с высоким температурным сопротивлением и клапаны диаметром 50 мм из нержавеющей стали.



Ценные уроки могут быть получены при изучении прокладки этой выпускной системы. Обратите внимание на плавные и эффективные изгибы, гибкие сильфоны в верхней трубе и постепенный вход двух выпускных потоков в вильчатый коллектор. Если вы хотите получить мощность более 1000 л.с. то должны использовать похожую конструкцию.



Эти огромные: турбокомпрессоры Garrett/HKS3240 использовались в данном проекте. Компрессоры имеют диаметры входа 100 мм и диаметры выхода 60 мм.