

auto tuning® świat

NR 3 (72) MARZEC 2006
cena 8,50 zł (z 7% VAT) 2 EURO

UWAGA! W ŚRODKU STRONY
ZAREZERWOWANE DLA KOBIEC



NISSAN 350Z

• CIEKAWOSTKI • AKCESORIA • HITY • INSPIRACJE • IMPREZY



SAMI
MONTUJEMY
SPRZĘT
CAR AUDIO



METAMORFOZY • HONDA CIVIC • SEAT LEON JE DESIGN
• FIAT COUPE • OPEL TIGRA • VOLVO S40 • SPYKER C8
LAVIOLETTE • MINI COOPER • AUDI 80

INDEX 321 77 X ISSN 1643-2002





Marzenia często bywają bodźcem, który motywuje nas do działania. Przeglądając prasę, odwiedzając strony www czy nawet obserwując ruch uliczny, z pewnością na widok niektórych aut serce bije szybciej. To nasz typ. To jest to, co ma zająć wolne miejsce w naszym „garażu”.

SNO



WBOARDER

W połowie 2002 roku Maciek zrealizował

swoje marzenia i stał się posiadaczem Opla Tigry. Wiedział czego chce i za sterami jakiego auta chce zasiadać, stąd taka a nie inna decyzja. Początkowo jego „Tygrys” był bardzo niewinny (czytaj seryjny). Jednak po kilku miesiącach posiadania samochodu poznał jego prawdziwe oblicze. W konfrontacjach z mocniejszymi wypadal bardzo dobrze, a niektóre wyniki wywoływały zdumienie. Silnik 1.4, jaki się tu znajduje, mógłby świadczyć, że nie należy się spodziewać rewelacji, choćby w potyczkach z Tigrami napędzanymi silnikami 1.6. A jednak... Zafascynowany możliwościami i wynikami właściciel szybko podjął kroki, aby jego Tigra była jeszcze szybsza i nabrała agresywniejszego wyrazu.

Zastrzyk energii

Seryjny silnik 1.4, służący do napędu Tigry, legitymuje się mocą 90 KM. Nie jest to porcja oszałamiająca, ale pozwala skutecznie radzić sobie z niewielką masą całkowitą pojazdu. Chcąc zmusić samochód do jeszcze szybszej jazdy, trzeba oczywiście nieco zmodyfikować motor, aby koni do dyspozycji było jeszcze więcej. Najlepiej jest, gdy w parze z



Maska silnika została delikatnie przedłużona i zachodzi na lampy przednie. Te natomiast wymieniono na odpowiedniki typu Angel Eyes.



Lampy tylne Lexus Look przemodelowano według własnego projektu. Koncepcję uzupełniają ogromne, jak na Tigra, felgi Alessio F1 w rozmiarze 17 cali.



mechanicznymi udoskonaleniami idzie ograniczenie masy. Każdy chyba doskonale wie, jakie znaczenie przy osiągach ma współczynnik mocy do masy. Taki cel został założony w tym przypadku.

Układ dolotowy zakończony został filtrem stożkowym K&N-a. Postarano się także, aby jak najwięcej zimnego powietrza trafiło na stożek. Kieruje je dodatkowy dolot, prowadzący "świeży powiew" od wlotów wykonanych w zderzaku Obróbce poddano głowicę. Kolektor rurowy pochodzi z Opla Calibra (C20XE). Odpowiednia jego przeróbka pozwoliła na dopasowanie go do silnika Tigry.

Układ wydechowy na całej swej długości ma średnicę 2 cali. Wykonano go ze stali żaroodpornej. Oprócz wyżej wymienionego kolektora wydechowego w jego skład wchodzi komora rezonansowa MG Motorsport, tłumik środkowy z wkładem strumieniowym MG Motorsport oraz tłumik końcowy firmy Lexmaul. W kabinie umieszczono regulator składu mieszanki. W ten sposób Tigra mocno się ożywiła i znów zaczęła pozostawiać rywali za sobą. Dowodem na to może być próba ze 110 konną Tigrą 1.6. Wynik pojedynku najlepiej zobrazować szerokim uśmiechem na twarzy właściciela naszego bohatera.

Ochudzenie

Pojawiło się więcej koni, należało uszczuplić masę. Zaglądając do środka, można się przerazić. Dla jednych przeprowadzone tam zabiegi będą jak najbardziej szluszne, a dla innych wręcz niedopuszczalnym okaleczeniem samochodu. Ale tak to bywa, że gdy chce się coś osiągnąć, to kompromisów nie da się wypracować. Dlatego też ze środka usunięto wszystko to, co dociążało samochód. Cenne kilogramy poza Tigrą to lepsza reakcja na pedał gazu.



Na miejscu seryjnych foteli pojawiły się kubki Bimarcó Cobra. Do nich dołączyły elektryczne, 3-punktowe, szelkowe pasy bezpieczeństwa Schroth.





Cała tapicerka, boczki i fotele wyciągnięto ze środka. Na miejscu seryjnych foteli pojawiły się kubelki Bimarcio Cobra. Do nich dołączyły elektryczne, 3-punktowe, szelkowe pasy bezpieczeństwa Schroth. Ale w tych wszystkich zmianach w środku znalazło się miejsce na odrobinę sportowych akcentów. Białe tarcze zegarów z diodowym, niebieskim podświetleniem to jeden z nich. Na zegarach dodatkowo umieszczono obręcze z polerowanego aluminium. Niebieskie jest również podświetlenie konsoli środkowej i wyświetlacza komputera TiD. Pozostałe plastik w środku polakierowano na kolor nadwozia. Kierownicę zastąpiła sportowa z dedykowaną nabą, a nakładki na pedały pochodzą z firmy Sparco.

Na stoku

Przyszła czas na nadwozie i jego odpowiedni wyraz. Początek to zmiana lakieru nadwozia. Z granatowego, który nie bardzo pasował do koncepcji właściciela, zrezygnowano i samochód pomalowano na grafitowo. Kolor pochodzi z palety Chryslera. Na masce pojawiły się wloty powietrza, do przedniego zderzaka dołożono dokładkę, a z tyłu na klapie zaogścił sporych rozmiarów spoiler. Stał się on kwestią sporną, bo nie wzbudzał swoim wyglądem ogólnej aprobaty. Skoro więc „psu!” wizerunek to zniknął z klapy jeszcze szybciej niż się tam pojawił. Później przyszedł czas na kolejne zmiany. Jednak przy ich przeprowadzaniu i torzeniu oryginalności, nie zapomniano o jednym. Lżejszy znaczy często cięższy, a cięższy znaczy wolniejszy. Na taki układ właściciel nie mógł się zgodzić, więc starał się dociążyć Tigra w jak najmniejszym stopniu. Wszystkie czarne plastik pomalowano pod kolor nadwozia. Maskę silnika została delikatnie przedłużona i zachodzi na lampy przednie. Te natomiast wymieniono na odpowiedniki ty-

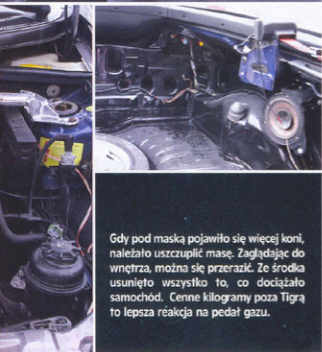
pu Angel Eyes. Zderzak tylny z dodatką Lumina to własny projekt. Podobnie zderzak przedni z dodatką Irmschera i dyfuzorem. Z takim ospoilerowaniem na śniegu Tigra wygląda jak snowboardzista szycujący się do skoku na swojej desce...

Dalsze prace polegały na wglądzeniu listew progowych. Następnie seryjne lusterka zastąpiono atrakcyjnym K3-Look. Lampy tylne Lexus Look przemalowano według własnego projektu. Podobna historia spotkała białe kierunkowskazy boczne, które delikatnie pomalowano pod kolor nadwozia z którego usunięto wszystkie znaczki oraz pozbyto się tylnej wycieraczki. Koncepcję uzupełniają ogromne, jak na Tigra, felgi Alessio F1 w rozmiarze 17 cali z oponami 205/40/17. Takiego wyglądu nie powstydziłaby się żadna Tigra.

Hamuj!

Wprowadzono także kilka zmian w układzie hamulcowym, jak i zawieszeniu. Pewne prowadzenie samochodu i odpowiedni poziom bezpieczeństwa podczas jazdy to kwestia ważna, którą tu dotknięto w należyty sposób. Sprężyny obniżające (-40 mm) pochodzą od FK Automotive. Współpracują z amortyzatorami Bilstein B4. Pod maską pojawiła się także rozpórka kielichów z możliwością regulacji. Na osi przedniej jeżdżące nacinane tarcze hamulcowe ATE Power Disc. Do kompletu dołączyły klocki Ferodo DS Performance oraz płyn hamulcowy ATE Super DOT4 plus. Zaciski, jak i bębny, pomalowano na kolor, czterywony, ale to już bardziej ze względów estetycznych.

Na koniec można zadać pytanie: „Co dalej?”. Odpowiedź nie jest jednoznaczna, bo kilka opcji chodzi po głowie właściciela. Jedno jednak w każdej z nich się przewija: więcej mocy!



Gdy pod maską pojawiło się więcej koni, należało uszczuplić masę. Zaglądając do wnętrza, można się przerazić. Ze środka usunięto wszystko to, co dociążało samochód. Cenne kilogramy poza Tigra to lepsza reakcja na pedał gazu.

TEKST I FOTO: Harry