

Машин



Машины или мотоциклы



Тюнинг машин

Jeep wrangler

Dodge Challenger



Jeep wrangler







Dodge Challenger





SMC
INSANITY REIGNS'
© 2010 WEBB BLAND | NOTBLAND.COM





История

Машин

Jeep wrangler YJ

Jeep wrangler TJ

Porsche 911

Porsche 953

Porsche 996

Hummer H1

Dodge Challenger



История создания



В 1987 году Jeep YJ, получивший имя Wrangler, заменил на конвейере столь любимый Jeep CJ. Он выпускался на заводе в Брамpton (Онтарио, Канада), пока завод не был закрыт 23 апреля 1992 года. Производство было перенесено в Толедо, штат Огайо, США. Jeep YJ получил новый дизайн с более длинной колесной базой, что несколько уменьшило дорожный просвет, но добавило больше комфорта. Jeep YJ также использовал продольные рессоры в подвеске колёс, как и на джипах серии CJ. Несмотря на новый дизайн, кузов был очень похож на Jeep CJ7, и тоже являлся взаимозаменяемым с некоторыми незначительными изменениями. Jeep YJ стал легко узнаваемым благодаря прямоугольным фарам и положением щеток стеклоочистителя на лобовом стекле. Позднее эти два изменения были отменены при появлении серии TJ в 1996 году. До появления этой серии был построен 632231 автомобиль Jeep YJ, но некоторое время старая и новая модель выпускались параллельно, и до середины 1996 года общее количество выпущенных автомобилей Jeep YJ составило 685071 единицу.



Jeep wrangler YJ

Производитель:	American Motors
Марка:	АМС 258 4.2 L
Тип:	Бензиновый
Объём:	4 200 см ³
Конфигурация:	рядный, 6-цилиндр.
Цилиндров:	6
Клапанов:	12
Диаметр цилиндра:	95 мм
Ход поршня:	98,9 мм
Система питания:	Карбюратор
Охлаждение:	жидкостное
Тактность (число тактов):	4



Jeep Wrangler TJ (1997—2006)

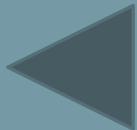
история создания



Весной 1996 года был выпущен Jeep Wrangler серии TJ (условно 1997 модельного года). Этот обновленный Wrangler обзавёлся пружинной подвеской колёс (по примеру Jeep Grand Cherokee) для повышения плавности хода и управляемости, и вернулся к классическим круглым фарам в стиле Jeep CJ. Базовый двигатель — AMC 242 4,0 L, используемый также в Jeep Cherokee и Jeep Grand Cherokee. Двигатель AMC 150 2.5 L устанавливался на модели начального уровня до 2003 года. В 2003 году его заменил DOHC-цилиндровый двигатель Chrysler Neon 2,4 L.

Существовала версия Jeep TJ с правым рулём — для экспортных рынков, а также для почтовых перевозчиков в сельской местности США (эта версия была доступна только с автоматической коробкой передач).

В 1999 году топливный бак стандартной версии был увеличен до 72 л. С 1997 по 2002 год, боковые зеркала на дверях были с черными металлическими рамами, а с 2003 по 2006 год рамы зеркал были пластиковыми. В 2003 году 3-ступенчатая автоматическая коробка передач была заменена 4-ступенчатой с овердрайвом.



Porsche 911

Porsche 911 (нем. *Neunelfer* , рус. «порше девятьсот одиннадцать») — спортивный легковой автомобиль производства немецкой компании [Porsche AG](#) в кузове двухдверное купе или кабриолет на его основе, в разных поколениях производящегося с 1964 года по наши дни.

Индекс **911** изначально не планировался для вневременного обозначения разных поколений одного автомобиля, и был не более чем одним из множества подобных в сквозной трёхзначной внутризаводской нумерации всех моделей [Porsche](#), присвоенным вполне конкретной модели 1964 года. Но в дальнейшем, по причине рыночного успеха первой модели, компанией [Porsche](#) было сделано исключение, и индекс стал именем собственным, только цифровым. Индекс стал обозначать двухдверную четырёхместную машину с кузовом [купе](#), сконструированную в редкоприменяемой в мировом автопроме концепции — оппозитный шестицилиндровый [мотор позади задней оси](#).

В истории мирового автомобилестроения для машин с мотором большой мощности данная заднемоторная компоновка применялась достаточно редко и практически никогда не была достаточно успешной. Уникальной особенностью **Порше 911** стала его рыночная востребованность за все годы производства, а также факт того, что при всей неоднозначности данной компоновки, самой компанией [Porsche](#) удавалось в каждом поколении создать автомобиль с незаурядными техническими характеристиками.

Другой уникальной особенностью автомобиля является его внешность, имеющая корни в самом первом поколении, преемственно переходящая на каждое последующее поколение и позволяющая практически безошибочно



Porsche 911

За свою историю Порше 911 получил в каждом поколении модели большое количество различных спортивных модификаций для кольцевых гонок и ралли. И ввиду относительной ценовой доступности и высоких мощностных характеристиках стал одним из наиболее распространённых автомобилей в мировом автоспорте любого уровня вплоть до самого высокого. В различные годы машины в основном частных команд выигрывали в абсолютном зачёте этапы [чемпионата мира по авторалли](#), гонку «[Тарга Флорио](#)», и такие кольцевые гонки, как «[24 часа Дайтоны](#)», «[12 часов Себринга](#)», «[24 часа Нюрбургринга](#)».



Porsche 953

Штучная модель, созданная на основе Порше 911 SC для участия в марафонской гонке Париж — Дакар.

Годы выпуска: 1983—1984.

Кузов модели 911 (не 930), модернизированный под требования скоростного движения по сильно пересечённой местности: облегчён, усилен, отдельные элементы сделаны из карбона и композитных материалов, стёкла кроме лобового заменены на пластиковые, кевларовая защита днища.

Двигатель — стандартный 3.2 не-турбо, 225 л.с. Общий объём топливных баков — 270 литров. Коробка передач — пятиступенчатая с системой охлаждения.

Впервые на Порше применена система полного привода: межосевой дифференциал с возможностью блокировки, задний дифференциал отсутствует, передний — свободный. Нарботки по системе полного привода были применены в следующей модели 959 и позже были предложены для покупателей в 911/964.

Подвеска переработана под увеличенный ход. Передняя подвеска заменена на двухрычажную. Задняя — сохранена. Двойные амортизаторы. Имеется возможность быстрой регулировки дорожного просвета. Стандартные тормоза. В салоне — комплект снаряжения и оборудования для выживания в пустыне, в соответствии с требованиями организаторов гонки.

Общий вес снаряжённой машины — 1210 кг.



Годы выпуска — 1997—2006

Porsche 996



Новый кузов модели **996**, спроектированный с нуля и не имеющий никаких общих размеров с предыдущими. По сути — первый действительно новый кузов с 1965 года.

Новый двигатель модели **M96** водяного охлаждения с общей 12-клапанной головкой под каждый полублок цилиндров. Применена система регулировки фаз.

Новые передняя и задняя подвески.

Отсутствие АКП как опции, только шестиступенчатая МКП. Впервые увеличили колёсную базу на 100 мм. Кузов получил новые очертания. Автомобиль лишили классических фар в виде лягушачьих глаз. Под капотом двигатель с полностью водяным охлаждением и многоклапанный распределительный механизм в серийном исполнении. Салон стал совершенно иным. Натуральные отделочные материалы всё больше уступают место композитам и искусственной коже.

Porsche 911 лишился части харизмы, но продолжал завоевывать рынок.

В 2000 году вышла в свет 911 Turbo (996) с двигателем водяного охлаждения и мощностью в 420 лошадиных сил (на 16 л.с. больше, чем у 993 Turbo). Ускорение до сотни составило 4,2 секунды, а максимальная скорость увеличилась до 305 км/ч. Новые би-ксеноновые фары, боковые воздухозаборники за дверьми и подвижный задний спойлер — все это отличало новую версию Turbo от предыдущих моделей.

В 2006 год появилась новая версия — 911 GT3. Максимальная мощность двигателя составляет 415 л.с, но двигатель GT3 — атмосферный. Мотористам

Porsche удалось раскрутить 3,6-литровый «боксер» до 8400 об/мин (хотя пик





Hummer H1

Комплектац ия

Система курсовой устойчивости (ESP), подушки безопасности: 4 и более, антипробуксовочная система (TCS), иммобилайзер, сигнализация, люк: электропривод, усилитель рулевого управления, центральный замок, диски: литые, датчик света, бортовой компьютер, климат-контроль: отдельный, ксеноновые фары, навигационная система, омыватель фар, датчик дождя, парктроник, круиз-контроль, обогрев зеркал, регулируемая рулевая колонка: 2 положения, обогрев сидений: передние.





Hummer H1



Hummer H1 как известно машина военная, редко когда такие увидеть можно на дороге. История начинается с 1983 года когда машина поступила на производство армии США. С 1992- 2006 модель H1 производилась для гражданских. Я работаю автоперевозчиком, перевожу автомобиле на трейлере от 8-10 машин между портами дилерскими, аукционами и т.д. Когда приехал забирать H1 до самого дома не терпел желанием поездить на такой машине. Кузов сильно отличается от других автомобилей, и даже не вооруженным глазом видно такую грамаду. Зеленый цвет придает машине военного характера. Даная модель "Open top" или открытый верх вмещает всего 4 человека. Больше всего понравился устрашающий вид машины :) на переднем бампере установлена либедка (кстате она идет в базовой комплектации). Громадные (больше чем у моего грузовика) колеса. Капот больших размеров, если честно- одному его тяжеловато поднять. Поднимается так как и в грузовиках, по бокам установлены металлические защёлки. Поднимается как у "копейки" от лобового стекла, но перед этим нужно опустить переднюю решетку вниз, которая тоже на защёлках. С задней стороны не очень смотрится дешовые стоп сигналы (похожие у ГАЗ-66), задняя часть кузова достатосно вмещает места, но закрывается толко бризентом на лепучках.

Hummer H1

Салон автомобиля на первый взгляд напоминает диспетчерский управляющий пункт, много всяких кнопочек и все под руками. На самом деле мест всего 4. Между передними и задними сиденьями розпаложена как у УАЗика печка-буржуйка, где тоже есть не нужные приборы, такие как подстаканники с дешевого пластика, прикуриватель, и бардачок. Места для моих 195 см.- под ногами маловато но что бы открыть дверь с пассажирской стороны, то я рукой не дотянулся. В принципе в машине все есть включая подогрев задних сидушек, кондиционер, тракшин-контроль, авс. Щетки омиватели тоже как у СССР-овских автомобилях. Больше всего понравилось датчик автоматической подкачки всех колес. В зависимости от местности можно регулировать давление в колесах. (Сам пробовал достаточно одной минуты на ходу.)

Тест-драйв получился очень не плохой :) Розганялся до 60-70 км и резко выворачивал на скорости руль, держится отлично, задние колеса рыли землю но заноса не получилось. Внутри чувствуется достаточно жестко. При педали пол, пробуксов нету. Выезжали на трасу, габариты отличаются от H2 или Lexus GX, LX. Розганяется до 100 достаточно резво, шумоизоляция внутри салона как для дизеля - достаточно хорошая. Не очень обзор заднего видна, бо бокам-нормуль. В городе проблематично куда-то заехать на стоянку возле магазина, или на платный паркинг, уж слишком туго в поворотах.

Расход топлива очень интересен. Система двигателей Дюра-Макс Турбо такая, что не имеет значения стоит ли автомобиль заведенный, или мчится по шоссе экономия топлива одинакова и всё время становит 10 миль на галон или 16 км на 4 литрах дизеля. Сам не верил, но когда второй раз возил H1 -спросил у дилера, и он подтвердил.

Hummer H1

Автомобиль понравился своей мощностью, но дороговат и не экономный, для богатых людей самое дело. Итого : Хамер H1 2006 года, с пробегом 35 тыс. км. с многими прибамбасами как TV, DVD, satellite radio, дополнительным тюнингом (подножки, дополнительные лампы, фары, подкрыльники, хромированные ручки зеркала - всё это на задних сиденьях и в багажнике) стоит 98 тыс. американских долларов. Дорого или нет для такого чуда - судите сами.

ДА! Машина прожорливая! - в городе 18 - 23 л солярки, трасса 15 - 17 л, средний 16 л. Она широченная и обычная трасса для нее тесновата. Расходы не маленькие на ее содержание, хотя никакого ремонта еще не было и в этом абсолютно нет нужды.

Машина не одна в гараже, помимо нее есть еще 2 авто, но когда я меняю авто очередное, Хамер остается у меня. Настоящие достоинства этого монстра - ему не нужны дороги, ему достаточно будет просто "направления"! Машина очень надежная и крепкая, за 7 лет и пробега 76 тысяч миль она ни разу не находилась в мастерской и ни разу меня не подводила, я просто уверен в этой машине, тем более если заберусь на ней туда, куда и сам пожелаю! Подвеска абсолютно не убиваемая как и мотор, тем более двигло переваривает керосинку любого качества, хоть тракторную! Машина невероятно крепкая и сверхнадежная, не даром она стоит сейчас новая 189.000\$ в России - она того стоит поверьте, просто кто покупает должен точно определиться - нужен ли ему

Машина чувствует уверенно себя везде, хоть это горы каменные, хоть московские асфальты, хоть даже черт знает что! - на Китайскую стену даже заехать может - правда только вверх, (по законам физики) не поползет!!!

Рулится легко, салон хоть и спартанского стиля, но сделан очень качественно. Рулевая наворочен по полной, материалы прочные ни трутся, вида не теряют. Сидения даже электронные с ячейками памяти! И Кожа песочного цвета до сих пор как новая. Машина ВЕЧНАЯ если просто ездить по любым направлениям и не попадать в аварию или пожар - на ВЕК хватит!. Отвалил, помню за нее много бабок (покупал новую) - но я очень доволен и по сегодня и продавать не собираюсь (она у меня черная глухо тонированная и салон песочного цвета), гражданская версия.

Куплен был в 2006 году в довольно ушатанном состоянии, диски тормозные были протерты до «дыр», подвеска убита и т. д. На кузов жаловаться грех: алюминий — он и в Африке алюминий. Есть конечно небольшие косяки, наша соль что угодно разъест, но это мелочи. После покупки был загнан в сервис и поменяно все, что было необходимо: тормозные диски, суппорта, привода, карданы, рулевое в порядок привели и всю подвеску. Обошлось в 300тыс, но тогда я не знал, где покупать запчасти и доверился продавцу. Потом была установлена музыка. Штатная мрза дешево, как минимум (трансмиссии:) Комфорта от этой машины ждать не стоит, не для того она проектировалась. 6 редукторов дают о себе знать. Были установлены 2 усилителя, 2 саба и заменены штатные динамики, с 1,5КВт стало ездить веселее:) (правда потом мне этого показалось мало и был привезен новый усилитель на 5КВт и саб, но воз и ныне там).

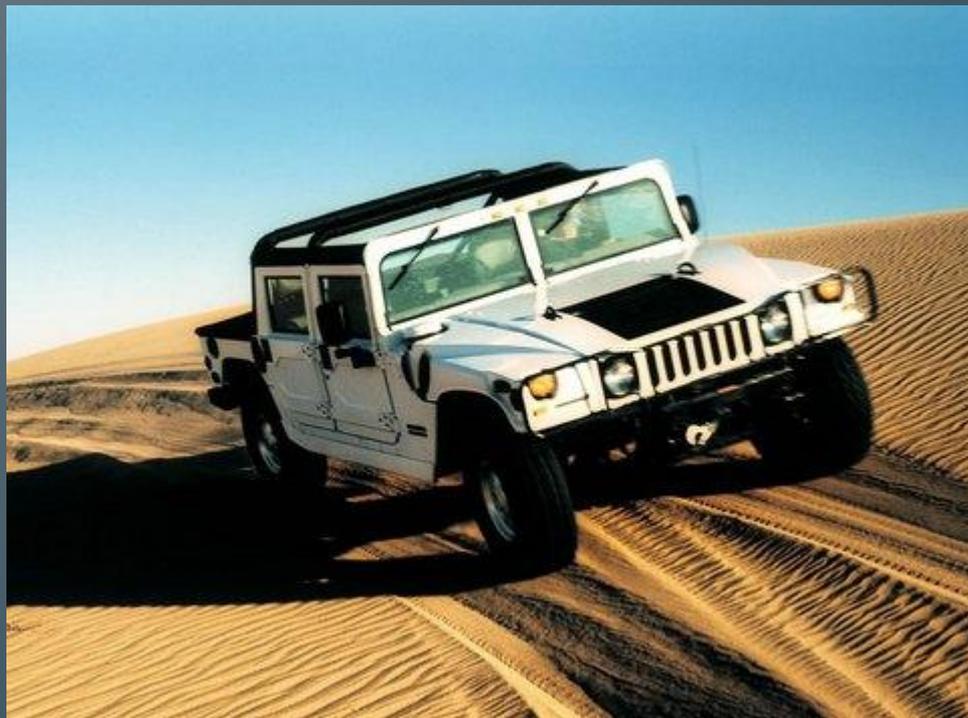


Скажу сразу, машину я не жалею и лезу на нем везде, куда глаза глядят, за что иногда приходится поплатиться. 2 раза делали капиталку двигателя (ну люблю я полазать: то в воду до гидроудара, то в грязь:)

В 2007 году решили съездить в Ярославль на автоэкзотику, в результате на триаловской трассе с горы не смог оттормозиться и на скорости влетел в ров с водой, итог: гидроудар. Загнуло 2 шатуна и 1 поршень минусом:(. Запчасти приехали и вскоре я снова был на коне!:) Правда когда ставили движок, то свернули датчик давления масла.

На очередных покатушках выдавило сальник коленвала и масло ушло, а так как датчик не работал, то ехал на все деньги, пока движок клина не дал:(. В результате коленвал задрало, все вкладыши, 2 шатуна. Ремонт обошелся в принципе бюджетно, около 60 тыр. , коленвал — 500 баксов, комплект прокладок на весь двигатель, сальники, 2 шатуна и все вкладыши.

По грязи едет довольно прилично, но у меня стоит 35 резина практически шоссейка, а в стоке 37я. По снегу гребет отлично, когда перестает ехать, то достаточно вернуться назад метров на 10 и пробиваться дальше:) Мощности движка (200 лошадей) вполне хватает, если мало — за 700-800 баксов можно поставить чипованные мозги, будет еще +100 и вроде как расход уменьшается, еще 700 — форсунки и +50 лошадей. Мне пока хватает своих 200. В комплекте с понижайкой и бортовыми редукторами творит просто чудеса. Расход по трассе



Хочется уделить внимание колесам. С ними есть некоторые неудобства, но плюсов больше. Диски интересного размера — 16,5 дюйма, резину такую найти довольно сложно. В продаже в основном 35x12,5, других размеров найти не смог. На H1 стоит система подкачки, можно по отдельности качать заднюю ось, переднюю или все вместе. Диски разборные и помимо этого внутри диска стоит резиновая вставка, которая прижимает покрышку к диску и не дает разбортироваться даже на нулевом давлении, и на этом вставыше можно ехать как на докатке на спущенном колесе (как-то порвал резину, ехал около 8км. на полностью спущенном — нормально).

Dodge Challenger

Dodge Challenger — культовый автомобиль производства компании Dodge, принадлежащей концерну Chrysler Corporation. Был предназначен конкурировать с такими автомобилями, как Chevrolet Camaro, Ford Mustang, Mercury Cougar и Pontiac Firebird.



Дизайн экстерьера первого поколения был разработан Карлом Камероном (Carl Cameron), который также разработал в 1966 году Dodge Challenger . Хотя Challenger был хорошо принят публикой (в 1970 году было продано 76935 машин), она была подвергнута критике со стороны прессы, кроме того, продажи автомобилей пони-сегмента уже уменьшились. После 1970 года продажи резко сократились, а в середине 1974 года производство Challenger было прекращено. Около 165500 экземпляров первого поколения Challenger было продано.

Модели с кузовом купе были предложены в четырёх вариантах: Challenger Six , Challenger V8 , Challenger T/A (только в 1970 году) и Challenger R/T. Версии Challenger R/T с кузовом кабриолет были доступны только в 1970 и 1971 годах.

Версия **Challenger Six** оснащалась двигателем Slant 6 225 (3.7 л) с шестью

ц



Версия **Challenger V8** оснащалась двигателем Chrysler LA 318 V8 (5.2 л) 198 л.с. с двухкамерным карбюратором. В качестве опции ставились Chrysler LA 340 V8 (5.6 л) и Chrysler B 383 V8 (6.3 л). Модель комплектовалась стандартной 3-ступенчатой механической трансмиссией, за исключением двигателя 383 V8, который был доступен только с автоматической коробкой передач.

Более мощная модель **Challenger R/T** (Road/Track), с двигателем Chrysler 383 Magnum V8, мощностью 335 л.с. (300 л.с. с 1971 года из-за снижения степени сжатия). Дополнительно R/T комплектовались двигателями Chrysler RB 440 V8 Magnum (375 л.с.), Chrysler RB 440 V8 Six-Pack (390 л.с.) и Chrysler RB 426 V8 Hemi (425 л.с.). Challenger R/T был доступен в кузове типа купе или кабриолет. Купе могли быть заказаны с более роскошным кузовом в исполнении SE, которое включает кожаные сидения, виниловую крышу, меньшее заднее окно.



Для гонок Trans American Sedan Championship был построен **Dodge Challenger T/A** (Trans Am). Дорожная версия оснащалась двигателем 340 Six Pack с тремя двухкамерными карбюраторами Edelbrock. Dodge заявил мощность 340 Six Pack в 290 л.с.(всего на 15 л.с.больше стандартного 340 (как у Camaro Z/28 и Ford Boss 302 Mustang)), но фактически мощность достигла 320 л.с. Модель оснащалась автоматической или механической четырёхступенчатой коробкой передач, 3.55:1 или 3.90:1 главной парой, а также гидроусилителем руля. Передние дисковые тормоза являются стандартными. Т / А был одним из первых автомобилей серийного производства использовавших шины различного размера: E60x15 спереди и G60x15 сзади. К сожалению, гоночные Challenger Т / А не были конкурентоспособными в связи с тем, что они обладали большими тяжёлыми кузовами для размещения двигателей такого размера, как 426 Hemi, и 440 Magnum, а дорожная версия страдала от сильной недостаточной поворачиваемости в быстрых поворотах. Только 2142 машины были сделаны с индексом «Т / А».

К 1972 году версии с кузовом кабриолет больше не выпускаются. Модели 1972 года получили новую решетку радиатора «sad-mouth» и новые задние фонари. С 1973 года не доступны модели с шестицилиндровым двигателем. На бамперах появились резиновые отбойники (были сделаны для удовлетворения правил США, касающихся безопасности в краш-тестах).

В 1974 году двигатель Chrysler LA 340 V8 (5,6 л) был заменен на Chrysler LA 360 V8 (5,9 л), а в середине 1974 года производство Dodge Challenger было прек



3 декабря 2007 года Chrysler начал прием заявок на Dodge Challenger второго поколения, который дебютировал 6 февраля 2008 одновременно в Чикаго (Chicago Auto Show) и Филадельфии (Philadelphia International Auto Show). Новая версия представляет собой 2-дверное купе, которое разделяет общие элементы дизайна с первым поколением Challenger, несмотря на то, что она значительно длиннее и выше. Ходовая часть представляет собой модифицированную (сокращенная колесная база) версии платформы LX, которую используют новый Dodge Charger, Chrysler 300 и Dodge Magnum (2005—2008 модельного года). Все модели 2008 года имели обозначение «Limited Edition 2008 SRT/8» и оснащались двигателем Hemi 6,1 л и 5-ступенчатой автоматической коробкой передач. Все 6400 автомобилей 2008 года были заранее проданы, а производство началось 8 мая 2008 года. Производство Limited Edition 2008 SRT/8 завершилось в июле 2008 года, а производство обычной серии началось в начале августа того же года. Ещё весной 2008 в Нью-Йоркском автосалоне Chrysler показал полную линейку Dodge Challenger 2009 модельного года: Challenger SE, Challenger R / T, Challenger SRT8, и Challenger SXT (только для Канады). В дополнение к SRT8, модели SE и SXT комплектовались двигателем Chrysler SOHC 3.5 V6 (250 л.с.), а модель R / T - двигателем Chrysler 5,7 Hemi (370 л.с.) в сочетании с 5-ступенчатой автоматической или 6-ступенчатой механической коробкой передач.



Коне

ц

The end