

Глава 4

– Хм... знаешь, у меня есть знакомый, который может тебе помочь с данной проблемой, – ответила Миа.

– Спасибо, буду благодарен!

– Да ладно! Просто дружеская помощь. Короче, слушай, неподалеку от тебя есть одно интересное заведение, там есть большая стоянка, на которой ты сможешь найти себе тачку и прикупить. Ну, или просто взять в аренду. Координаты скину. И да, подстав можешь не бояться, в человеке, который всем этим заведует, я уверена.

– Ещё раз спасибо! – поблагодарил я её. – Ладно, жду сообщение.

– Угу, – ответила она и закончила звонок.

Через несколько минут телефон уведомил меня о новом сообщении:

Главного зовут Дреймом, как придешь к нему, скажи, что от Мии. Он поймет. Данные о местонахождении прикладываю.

Под сообщением была геометка. Ну, вроде реально не далеко, пешком пройти триста метров... Но сначала еда! А то на часах уже десять утра, а я даже крошки в рот не брал! Так что вперед и готовить жрачку!

Через несколько часов после того, как поел прям от души, я прошёлся до того места куда указала Миа. Ну что можно сказать об данном авторынке? Тут было много хороших машин. Реально много. Мне сразу попало на глаза множество очень интересных тачек, таких как BMW M2, M3 и множество других разнообразных машин, но одна мне особенно приглянулась... Это была великолепная infiniti g37s coupe, очень красивая машина, которую я любил ещё в прошлой жизни.

Мне даже довелось на ней прокатиться у знакомого, те эмоции, что она дарит, не просто забываемы... ну для обычной городской машины. Шести цилиндровый, V образный двигатель объёмом три и семь десятых литра и мощностью триста тридцать лошадиных сил разгоняет машину до ста километров час за шесть секунд, что весьма и весьма неплохо! Конечно, она с моей бехой по скорости и мощности не сравнится, но это тоже очень хорошо. Да и гонять я на ней буду только в САМОМ крайнем случае.

Кстати... на счет крайнего случая. Если произойдет такое, что я натворю огромных дел и за мной будет гоняться вся полиция города... надо бы будет к тому моменту запасную тачку где-нибудь за городом спрятать. Ну так, на всякий случай.

Ладно, вернёмся к машине. Да не простой, я на глаз могу сказать, что тут стоит не хилая тормозная система, так как для такой машины штатных тормозов мало при множестве оттмораживаний с высокой скорости. Спереди установлены красные шести цилиндровые суппорта Brembo, с увеличенным тормозным диском. Сзади уже установлены четырёх цилиндровые суппорта от той же Brembo, и тоже с немного увеличенным тормозным диском. Всё это, даёт машине эффективно тормозить с очень высоких скоростей. Кстати, у меня на BMW установлены спереди восьми цилиндровые тормоза, что позволяет ей ну ОЧЕНЬ хорошо тормозить.

Но это было не все, на этой «джихе» был установлен интересный обвес, который добавлял

машине своеобразного «гоночного» шарма. Так, надо бы подойти к хозяину и спросить его по этой тачке, сколько стоит и прочее.

Хозяина всего этого великолепия, я нашел в неприметном жилом контейнере, который стоял возле входа на этот рынок. Постучался в дверь и оттуда донесся выкрик:

– Войдите!

Ну что можно сказать про это место... его можно охарактеризовать двумя словами: «временный офис». Хотя... как говорится: нет ничего постоянного чем временное.

— Здравствуйте, мне вас порекомендовала Миа, мне нужна хорошая машина на повседневную езду. Кстати, меня ещё очень интересует infiniti g37s coupe которую я видел у вас, можно ли её будет посмотреть?

– Здравствуйте, да, конечно, пойдёмте.

Выйдя из офиса, мы пошли к машине.

— Вот эта прекрасная машина, которой вы интересовались. Сразу скажу по ценнику, данная машина стоит десять тысяч долларов. При её покупке вам так же нужно будет оформлять страховку, что прибавляет к её цене ещё двести баксов.

– Хм... понятно... А можете пожалуйста рассказать по подробнее о модернизациях в этой машине?

— Ага, заметили значит! Ну, сам я многого о ней не знаю, всё знал прошлый владелец, но... с ним к сожалению связи нет, так что попытаюсь рассказать всё, что мне рассказал про машину владелец когда он нам её продавал, — прочистив горло, он продолжил. — С данной машиной были проведены ОЧЕНЬ обширные доработки. Как вы могли заметить, в ней полностью заменена тормозная система: был установлен увеличенный главный цилиндр, все шланги были заменены на армированные, установлены мощные тормоза от Brembo. Это первое, второе и самое вкусное, доработки по мотору и АКПП: была установлена система двойного турбонаддува на сорок пятых гарретах с интеркулером, что позволяет снять с мотора около пятисот восьмидесяти лошадиных сил, был установлен более мощный топливный насос, точно не помню какой, то-ли valbro пятисотый, то-ли шестисотый, но тут установлены восьмисотые форсунки которые позволяют лить хорошо насыщенную смесь. Для того что бы мотор выдержал такой дув, были установлены: кованые поршни, шатуны, валы и усиленные клапана. Ну и конечно же, всё это на кастомных мозгах с кастомной прошивкой. Установлен холодный впуск воздуха, установлен полностью кастомный выпуск с выхлопом. Так, ну в коробке была модернизирован гидротрансформатор с установкой усиленных фрикционов и многого другого, кастомной прошивкой прошит управляющий ЭБУ (электронный блок управления) коробки, что позволяет АКПП держать мощность до шестисот десяти лошадиных сил. Однако, прошлый владелец сказал, что если эта коробка не выдержит, то лучше установить сюда коробку, которая держит мощность двигателя до семисот сил, так как эта коробка для этого мотора предел. Ну и с помощью изменения прошивки в мотор на данных турбинах можно дунуть эти заветные семьсот сил. (P.S. Посчитайте сколько раз автор применил слово кастом/кастомный.)

— Вау! — присвистнул я. — Нехило так... Нереально много улучшений! Видимо прошлый

владелец не совсем любил деталей от производителей, раз в этой тачке столько кастома.

— Ну, видимо так, да, — он ухмыльнулся. — Но так большего по тачке, к сожалению, сказать не могу, — грустно вздохнул Дрейм.

— Хм... понятно, а можно на ней прокатится?

— Да, конечно, только за ключом схожу.

Если долго не расписывать весь мой восторг от тачки, то, наверное, можно было бы ограничиться... нет, двумя словами будет мало. Эта тачка зверь. Спросите: «чувак, нахрена тебе ТАКАЯ тачка? Она ведь нихрена не для повседневной езды!» Ну, в чём-то вы будете правы... почти. В этой машине установлена мультимедийная система, с помощью которой можно изменять поведение машины для различных условий езды. В ней существуют различные, скажем так, пресеты (далее «режимы») настроек двигателя с коробкой, и, если установить самый овощной режим, то тачку будет нереально отличить от стока. Другие режимы тоже регулируют мощность двигателя. Так, например, после режима сток, есть режим ЕСО (ЭКО — экономичный режим), он ещё больше режет мощность двигателя делая топливную смесь менее насыщенной. Так же, есть режим, в котором можно регулировать всё. Вот реально всё. Передаточное число АКПП, давление турбин, и многое, многое другое. В общем, я решил купить эту машину. Да, это может быть очень странным решением, но мне настолько понравилась эта машина, что планирую её использовать как запасной вариант если с основной машиной что-то произойдёт.

Ну а после того как мы составили договор купли-продажи и я переслал на его счёт деньги, я отправился... не-ет, не домой, а на автостраду, что бы проверить разгон от нуля до и от ста до двухсот... ну и за одно максимальную скорость.

И вот, я стою перед пунктом оплаты проезда платного участка дороги. Переведя коробку передач в ручной режим включил первую передачу и активировав лаунч-контроль, зажимаю педаль тормоза вместе с педалью газа. Двигатель, начав свистеть раскручивающимися турбинами, поднял обороты до трех тысяч и замер на этой отметке ожидая старта. Шлагбаум поднимается и я, отпустив тормоз, зажал педаль газа в пол. Двигатель взревел своими шестью поршнями с турбинами и понёс машину по автостраде. Только на шестой передаче я обнаружил, что моя скорость приближается к двумстам восьмидесяти километрам в час. Это при том, что передо мной сейчас находится очень сложная змейка.

Н-да... так, ладно, надо сбросить скорость хотя бы до ста тридцати. Оттмораживаясь, по носу немного резанул запах горелых колодок, и по узкому апексу захожу в поворот, чтобы сразу вылететь из центра одного поворота в центр другого и прямо в туннель. Всё, змейка пройдена, дальше туннель и менее крутая змейка на мосту. После моста меня встречает развязка, не став никуда сворачивать, я, немного отпустив газ, направился на центральную дорогу, где был довольно крутой спуск-подъём. Проехав его я снова выдал педаль в пол. Доехав до полицейского участка, я решил сбросить скорость и поехать домой.

Ну что же, машина показала себе очень хорошо. По управляемости она хоть и не как моя любимая BMW, но тоже не плохо. Жесткая, но упругая подвеска позволяет как погонять, так и с комфортом по тошнить в городе. Короче, своей покупкой я был доволен, осталось только не светить её у копов.

<http://tl.rulate.ru/book/25623/677843>