

Было около половины седьмого, когда я начал работать над новой настройкой двигателя для FC. Двигателю 13B-T, который я все еще использовал, приближался шестой день рождения, и мне нужно было повысить его мощность для гонки с Судо.

Проблема все еще оставалась: двигатель без нагнетателя всегда превосходил турбонаддув на спуске. Мне пришлось с помощью механической настройки поднять мощность 13B-T примерно до 230 л.с., что заняло много времени, около двух часов.

Мне нужно было использовать множество деталей для модернизации ЭБУ, а также систем впуска и выпуска всего двигателя. Я больше не мог улучшить системы питания за счет улучшения свечей зажигания или проводников, оба В-Т вращались максимально эффективно. Оставалось только сделать естественное ускорение двигателя максимально плавным. К счастью, система и состояние, которое я накопил с ее помощью, позволили мне достичь пика мощности, не теряя скорости в поворотах.

Вторым двигателем Такуми Фудзивары был 20-клапанный двигатель Toyota гоночного класса с серебристым верхом. Вероятно, его мощность была примерно 220 или 210 л.с. для использования в уличных гонках, и это был пик мощности для спуска, которого можно было достичь без нагнетателя. Добавление турбо изменило бы всю мою стратегию на спуске, а также разрушило бы все текущие симуляции, которые я проводил.

Завершив последнюю настройку двигателя, я сел за ноутбук в гараже. За несколько кликов я завершил свою гонку с Кёичи Судо.

Опять же, благодаря системе, а также моей природной способности разбираться в машинах, я составил схему всех возможностей Evo III, которые на самом деле были впечатляющими.

В любой гонке при моем моделировании нужно было учитывать четыре основных фактора, а также десятки более мелких, но наиболее важные из них были очевидны. Машина, гонщик, трасса и условия, а также множество подфакторов.

Во-первых, Evo III Кёичи Судо был среди лучших машин во всей серии Initial D, и в данном случае это была, пожалуй, лучшая настроенная машина, с которой я когда-либо сталкивался. Это был WRC Class Evo III 95-го уровня, который мог конкурировать с моим собственным Infiniti III FC3S 96-го уровня. Я не думаю, что ни одна система в Evo была настроена неправильно.

Каждая часть Evo хорошо подходила для раллийной трассы, такой как Ирохазака, и для любой общественной горной трассы в Канто или даже в стране, если уж на то пошло. Все, от тяги автомобиля до поршней двигателя, было более чем оптимизировано. На самом деле я очень уважал Судо за это, потому что его машина, вероятно, была единственной в серии, которая была настроена так же тщательно, как моя, или так же близко к ней.

Потом был гонщик. Техники Кёичи Судо включали в себя широкий спектр техник WRC 100-го уровня, начиная от [Усовершенствованного торможения], которым обычно пользовались лучшие гонщики WRC в мире, и до [Линейного ускорения] 110-го уровня, которым

действительно могли эффективно овладеть лишь немногие гонщики, в том числе я, Кёске и еще несколько.

Этот курс будет в пользу Судо независимо от условий. Ему благоприятствовали сухие или обычные условия, ему благоприятствовали листья, обледенелые дороги, мокрые дороги – это не имело значения, преимущество Судо в виде невероятного знания трассы должно было быть компенсировано моей приспособляемостью.

Спуск Ирохазаки был жестоким. Прямые были узкими, а углы острыми и постоянными. Из всех трасс на данный момент больше всего шпилек было у Ирохазаки. У Судо было бы невероятное преимущество на более плоской центральной части трассы, и если бы не мой прирост в 20 л.с., я бы потерял драгоценное время.

Однако самой сложной частью трассы будет моментальное переключение спуска с поворотов на низкой скорости на высокоскоростные от середины до конца трассы. Чтобы как следует подготовиться к внезапному изменению темпа, потребуются часы тренировок в Бездне.

Потому что Кёичи Судо был гораздо более опытным и стратегическим противником, чем Такуми или даже Тачи, если уж на то пошло. Эта гонка будет одной из тех, которыми меня запомнят.

Да, Томоюки Тачи был бы более высоким уровнем, чем Судо, но Судо гораздо лучше разбирался в горных дорогах, чем он.

Я молча смотрел на свой FC и продолжал думать.

Ирохазака. 12 октября. В 22:00. Это не будет тотальная битва за звание самого быстрого в Гумме, как это было с Такуми. Это решит будущее уличных гонок.

Независимо от того, была ли техника кольцевых гонок или уличных гонок лучше.

Кёичи Судо был более компетентным гонщиком и опытным стратегом, чем когда-либо мог быть Такуми Фудзивара. Да, Такуми Фудзивара был быстр, но ничто не могло сравниться с человеком, который доминировал бы на гоночной сцене Гуммы, если бы не я в каноне.

Канон очень ясно дал понять, что без моих технических знаний и логистики Такуми никогда бы не смог стать самым быстрым специалистом по спуску в регионе Канто в рамках проекта D. Это также ясно дало понять, насколько необходима удача, чтобы выиграть все его гонки.

Лучший результат Судо в спуске, рекорд трассы Ирохи, составил ровно две минуты пятьдесят три и 3 десятых секунды.

Мой лучший рекорд на спуске, согласно моим симуляциям был практически таким же. Всего

лишь на треть секунды быстрее, так как я бы опередил его на зуб.

Ничего не будет на моей стороне в этой гонке. Если бы это было на Акаги, я мог бы спокойно отдыхать, зная, что мой блокирующий дрифт может принести мне победу в гонке. Теперь мне придется использовать каждую унцию скорости, которую дала мне система. Кёичи Судо имел в этой гонке все возможные преимущества, кроме системы.

Он не смог бы победить меня сразу, и я не смог бы победить его так же решительно. Но все шансы были против меня.

Было уже 20:34. Якума должен установить наш второй рекорд в подъеме в Точиги перед началом соревнований на следующей неделе.

III

Белая Supra Якумы взмыла в гору на перевале Ньюхо, на несколько секунд опередив красный 180SX. Гонщик из Ньюхо боролся, зная, что проигрывает во всех отношениях.

Крякнув от разочарования, гонщик вообще не мог угнаться за ним, едва замечая, как белый JZA80 Якумы мчится впереди. Даже с кастомным двигателем SR20DET с двойным турбонаддувом красный 180SX вообще не мог конкурировать с более производительным 2JZ-GTE Якумы. При равной мощности техника Якумы была намного лучше, чем у гонщика 180SX, и вскоре отставание стало явно невозможно сократить.

В отчаянной попытке догнать гонщика 180SX гонщик напрягся изо всех сил, но слишком ускорился. Его шины проскальзывали, 180SX вылетел из-под контроля и едва не зацепился за ограждение, а гонщик едва не попал в аварию.

Задыхаясь, гонщик 180SX вытер пот с лица.

«Красные Солнца Акаги». Самые быстрые в Гумме. Как мы сможем конкурировать с этими ребятами?!»

III

На спуске Такихиро легко принес победу «Красным Солнцам». Его серебристый S13 был более или менее настроен так же, как и оранжевый MR2, с которым он столкнулся, но его техника, как и в гонке Якумы, намного превосходила его противников.

Из-за этого скорость Такихиро совершенно отличалась от скорости гонщиков Ньюхо.

Кёске наблюдал, как Такихиро мчится вниз на две секунды раньше MR2.

Когда MR2 миновал ограждение перед контрольно-пропускным пунктом, Кёске обратил внимание на секундомер, который показывал ему Дайто.

«Его темп лучше, чем я думал. Таки очень сильно надирает этим парням задницы».

Понимая, что он проиграл, поскольку разрыв был настолько велик, что он полностью потерял из виду S13, гонщик за рулем MR2 Ньюхо вздохнул.

«Даже несмотря на то, как хорошо я знаю эту гору. Они намного лучше нас...»

Ближе к финишу Такихиро проходил повороты лениво, так как знал, что выкладываться на полную в этот момент будет неловко, учитывая, насколько далеко он был впереди. Фумихиро наблюдал за этим из-за ограждения и заметил.

III

Кёске наблюдал, как Такихиро подъехал к вершине горы с яркой улыбкой на лице.

- И? - он победоносно выбрался из своего S13. - Как я справился?

- Не води себя так самодовольно, - сказал Айсукэ. - Фумихиро видел тебя возле последней шпильки. Ты вел себя неряшливо.

- И? - Спросил Кента. - Гонка окончена. Кого волнует, как она выглядела?

- Айсукэ прав, - сказал Кёске. - Но сейчас нам пора возвращаться домой. Перевал Момидзи не будет такой простой, как эти ребята.

III

На перевале Момидзи по телефону разговаривал молодой человек по имени Шиничи из «Семизвездного Листа». - Угу, спасибо. - Он прервал звонок и убрал телефон. - Мой приятель из Ньюхо сказал мне, что их только что обыграли «Красные Солнца».

- Опять? Это что, их четвертая победа подряд? - спросил водитель красной Miata. - Кого это волнует? Они даже понятия не имеют, кто мы.

- В том-то и дело, Тору. Они этого не делают. Между тем, «Красные Солнца» сами по себе похожи на профессиональную команду. Все повсюду их знают. Вероятно, они тоже могли бы поставить «Императора» на их место, вероятно, в той же лиге, что и они. - Сказал Шиничи.

- Ну конечно. - Тору усмехнулся. - У меня новый маховик и новый комплект шин, и я знаю наш спуск вдоль и поперек. Мне все равно, кто эти парни.

- Ну, тебе следует. - Сказал Ацуро Каваи, водитель синего ER34. - Они лучшие в Гумме. Они суперзвезды.

- Суперзвезды? - Тору все еще не был убежден. - Ни за что.

Шиничи говорил спокойно. - Единственный гонщик в их команде, о котором никто ничего не знает, - это парень на S13. Все остальные действительно хороши. Парень в зеленом FD, он двукратный чемпион трассы. Пилот белой Supra? Самый быстрый на Усуи в течении двух лет. И парень на S14, и парень на 180SX похожи на лучших Nismo, когда-либо известных. Парень на S14 был чем-то вроде чемпиона по картингу, а его отец управляет лучшим центром Nismo в Гумме. Их машины намного впереди всех, даже здесь, в Точиги, чувак.

- Правда, у них большие карманы и громкие имена. - Тору закатил глаза. - Большое дело.

- Это даже не говоря уже о братьях Такахаши. Люди называют их лучшими гонщиками роторных двигателей за то, что они стали так называемыми Братьями Ротари. Mazda даже обратилась к ним. Я имею в виду, что эти «Красные Солнца» побывали на четырех разных горах, и всего за немногие тренировочные заезды обыграли местные команды примерно за три дня каждую. - Сказал Шиничи. - У них непревзойденный распорядок дня. Они появляются на курсе, делают пару тренировок, участвуют в гонках и побеждают. Я имею в виду, что мы будем делать против таких хороших парней?

Тору усмехнулся. - Мне все равно. Это наши горы, ребята.

- Я имею в виду, что люди говорят, что Кёичи Судо из «Императоров», как лучший гонщик, которого мы когда-либо видели здесь, полностью равен братьям Такахаши. Или, по крайней мере, Рёске Такахаши. Забудь о деньгах, чувак. - Сказал Шиничи. - У «Красных Солнц» есть мастерство. Серьезное мастерство.

III

Поездка в Миоги сегодня вечером мне не по силам. Мне нужно будет посетить настоящую гору в Никко. Мне нужно было начать готовиться к самой Ирохазаке.

Средняя скорость на низкоскоростных поворотах спуска Ирохазаки составляла около 65-75 км/ч. А повороты на более высокой скорости были где-то в пределах 90-100. Этот огромный скачок в скорости прохождения поворотов мог нарушить любой ритм, и я мог понять, почему на третьем этапе канона Судо думал, что только я могу справиться с этим.

Я мог бы выиграть это. Но это было бы совсем не просто.

Мне нужно было освоить полное использование третьей и четвертой передач, чтобы понять, насколько быстрыми будут повороты на более высокой скорости в конце Ирохи. В основном повороты проходят на второй передаче.

Поскольку у Ево превосходная тяга и мощность, на любом повороте, требующем сцепления, я теряю время. Только на более скоростных поворотах я мог выиграть время. По моим прикидкам, в общем компромиссе я выиграл бы около секунды.

На более ровном участке ближе к середине трассы Судо мог вернуть себе эту секунду. Поставив нас на одну позицию.

Мой лучший шанс на победу заключался в том, чтобы оставаться лидером до третьего контрольного пункта, где Судо меня обгонит. Если я позволю ему обогнать меня раньше, гонка мгновенно закончится.

Я решил, что кататься на велосипеде теперь немного скучно, меня слишком часто узнают, чтобы это было приятно в это время недели. У меня были дела поважнее.

Я открыл входную дверь. Я посмотрел на свой FC, стоявший на подъездной дорожке. Кристально-белая краска сохранилась так же хорошо, как и остальная часть автомобиля, и по-прежнему выглядела совершенно новой даже после многих лет гонок на нем.

Я обещаю тебе, FC. Я не причиню тебе вреда. Никогда.

Это было бы почти невозможно. Я буду участвовать в гонках с лучшими гонщиками Канто на самом хрупком двигателе в истории. Повторное использование 13B-T на высоких оборотах в нескольких гонках приведет к износу роторов.

Я пообещал себе и FC, что даже после того, как пройду финишную черту в финальной гонке, я не поврежу свой 13B-T. Я не мог повредить свой FC. Для Белой Кометы Акаги не было бы большего позора, чем повредить самую драгоценную мне вещь в мире. Я любил Мако, мне нравилось руководить командой «Красные Солнца Акаги» в качестве ее гордого лидера.

Но повреждение моего FC не принесло бы мне большего позора. Стать самым быстрым в Канто было бы такой же сложной задачей, как и не повредить ни ротор, ни ВТ 1, ни ВТ 2. Я поддерживал их в хорошем состоянии во время гонки с Такуми, но четыре самых сложных гонки определенно были бы напряженными.

Мои гонки с Кёичи Судо, Томоюки Тачи, Тошией Джошимой и Синдзи Инуи.

Одни только эти четыре гонки будут доводить FC до предела в каждой из них. Мне пришлось бы потратить огромное количество времени, чтобы убедиться, что я не довел дело до критической точки. Тогда оставался вопрос, хочу ли я бросить вызов кому-то еще, кто мог бы

стать таким же серьезным вызовом, как они.

Я восхищался FC во всех отношениях. Естественный аэродинамический вид, ощущение, будто весь автомобиль создан для спуска. Я знал, что эта машина станет моей любимой с того момента, как увидел ее в сериале, и, увидев ее даже сейчас, спустя столько времени, я был очень благодарен за предоставленную возможность.

Моей самой большой задачей было бы не только полностью завершить теорию самого быстрого гонщика, но и не повредить FC в процессе. Прошло около года, начиная с поражения Такуми Фудзивары на Акине и заканчивая финальной гонкой в Канагаве.

Мне нужно будет сделать это как лидеру «Красных Солнц Акаги», отчасти как Белой Комете Акаги.

Я повернулся, чтобы вернуться в свой дом. Мне нужно было проанализировать несколько записей.

III

- Это гранд-финал национального чемпионата «Джимхана», Судо и Ринсака здесь идут рука об руку!

Я перематывал определенный поворот в один из моментов, возможно, лучших обгонов в истории профессиональных кольцевых гонок.

- Кёичи Судо только что вышел вперед на третьем повороте! Какой потрясающий обход от Evo III!

Гото Ринсака проехал один из своих лучших кругов за всю историю, побив предыдущий рекорд трассы на любом круге в двух кругах подряд на полторы секунды каждый на своем синем BNR32.

Несмотря на его головокружительную и легендарную скорость, Ринсака все время держал Судо в поле зрения, что было очень впечатляюще. Я мог сказать, что Судо всю гонку ждал момента, чтобы сделать правильный ход, и он увидел возможность, появившуюся на 17-м круге.

Обогнать одного из самых быстрых гонщиков в истории KPRC в его лучшем темпе было просто невероятным. Судо пришлось вдевать в тончайшую иглоку самую тонкую нить в мире, и он выполнил это безупречно.

Во время четвертого поворота первого участка трассы Йимито в Сайтаме, система анти-лаг и идеальное время Судо позволили ему воспользоваться крошечным пространством, чтобы

удержаться снаружи при выходе из поворота.

Обычно темп Ринсаки был бы достаточно высоким, чтобы оставить его в пыли, но Судо был достаточно быстр и достаточно опытен, чтобы использовать пятую долю секунды, ему приходилось одновременно выходить из поворота быстрее, чем 650-сильный BNR32, и достаточно хорошо выходить за пределы поворота, для настройки обгона при входе внутрь на следующем повороте.

Я думаю, что было очень мало гонщиков, которые вообще могли водить машину и могли выполнять что-то настолько безупречно.

Он рассказал мне две вещи о моей гонке с ним на Ирохазаке.

Во-первых, у Ево была отличная скорость прохождения поворотов на низкой скорости, а также достаточная тяга и мощность, чтобы переключать передачи практически на любой скорости. Если Судо почувствует, что ему необходимо увеличить или снизить темп гонки на его условиях на каком-либо этапе гонки, он сможет сделать это практически мгновенно, если будет лидировать.

Во-вторых, Судо был более чем отличным гонщиком. Он был невероятно стратегическим. Лучшего места для того, чтобы обогнать Гото Ринсаку на любом участке гонки, не было. Он знал, что R32 медленный только на одном повороте, и он мог опередить его один раз во время выхода из поворота на доли секунды.

Я не мог опередить или переиграть Судо. Мы были равны в обоих отношениях. Мне нужно будет перехитрить его. Наша техника спуска была более или менее одинаковой, и преимущество, которое дала мне система, было компенсировано знанием трассы, которое Судо имел бы на спуске Ирохи.

Победа была достижима, но добиться ее было бы крайне сложно. На самом деле почти невозможно.

Мне пришлось использовать обгон Ринсаки Судо в качестве всего шаблона, чтобы провести симуляцию достаточно хорошо и выиграть. Мне пришлось бы достигать той скорости, которая мне была нужна, из точного положения, которое мне нужно, десятки раз снова и снова на одном и том же повороте на Ирохе, пока я не был уверен, что смогу по-настоящему справиться с Судо.

III

Я печатал на своем ноутбуке, читая статистику по FD и FC.

Коробку передач уже не удалось улучшить. Она была настроена настолько, насколько это

возможно, и с механической точки зрения делать было особо нечего. Я рассчитал наилучшие возможные передаточные числа с точностью до шестого десятичного знака, а это означало, что передаточное число, которое обычно составляло что-то вроде 1,0:2,0, будет больше похоже на 1,000000:2,000000. Это максимально увеличит эффективность коробки передач, насколько это возможно с механической точки зрения. Настройка для этого была довольно простой, но чрезвычайно нужной для поддержания максимальной эффективности.

Количество зубьев на каждой передаче в трансмиссии как FC, так и FD было одной из первых вещей, которые я рассчитал. Я использовал простое исчисление, чтобы придумать на своем компьютере несколько функций, чтобы определить, при какой скорости FD и FC будут максимизировать скорость и контроль в каждой системе. У каждой системы была своя функция: коробка передач, трансмиссия, двойные роторы, турбины в случае Кёске - все, что менялось в зависимости от скорости и количества оборотов.

Значения икс, как правило, обозначали либо время, либо давление, а значения игрек представляли собой такие вещи, как процент эффективности, который я мог определить по другим показателям, а также то, какая скорость или общее перемещение использовались. Всего один или два прогона динамо-машины, и FD с FC дадут мне более чем достаточно данных для начала вычислений.

Я бы использовал производную всех функций, чтобы определить лучшие точки для повышения ее эффективности, такие как общая скорость изменений и чувствительность. Если производная какой-либо функции будет неустойчивой или явно странной в каких-либо областях, я смогу быстро определить, какую часть системы необходимо изменить, а затем изменить функцию и протестировать ее снова.

Система первообразных была столь же простой, но важной. Первообразная или интеграл любой системной функции дал бы мне очень четкое представление о том, где система дает сбой, если вообще дает сбой. Если проверка производной подсказывала мне, как улучшить систему, то первообразная говорила мне, как поддерживать ее и поддерживать ее работу на том уровне, который мне нужен.

К счастью, я не мог просто выписать интегралы таких сложных функций на бумаге, ручке и с помощью калькулятора, но у меня была гораздо лучшая альтернатива. Чтобы рассказать мне все это, мне понадобились бы очень продвинутые графические системы, которые были на моем компьютере.

Скорость - один из наиболее важных факторов в гонках, потому что, просто определив максимальную и среднюю скорость автомобиля, можно многое узнать о его подвеске, коробке передач, двигателе и практически обо всем, что вам нужно. Из-за этого Lan Evo III Кёичи Судо был очень быстрым, но при этом был очень хорошо настроен.

Сцепление шин и любая другая система автомобиля, которая может выйти из строя, зависят от скорости. Если автомобиль движется слишком быстро, и гонщик слишком сильно толкает его, это может привести к слишком быстрому износу шин или выходу из строя поршня. Отказ двигателя, как правило, происходит из-за определяющей скорости автомобиля, и около

дюжины других систем могут выйти из строя из-за слишком сильного ускорения автомобиля в попытке ехать слишком быстро.

Судо очень умно настроил весь SE9A WRC Lancer Evolution III GSR. И, кроме того, он ясно дал понять, насколько хорошо он понимает, как использовать всю возможную мощность в каждой части своего SE9A.

Я очень уважал его как за то, насколько хорошо был настроен Evo, так и за то, насколько хорошо Судо мог им управлять. После нескольких часов наблюдения за его выступлением на трассе по записям многих кольцевых соревнований, Судо оказался достаточно дотошным и опытным, чтобы считаться настоящим соперником.

Он был, безусловно, самым стратегическим и самым подробным, но эффективным гонщиком, которого я когда-либо встречал.

Судо не просто не делал ошибок. Он активно знал, на каких участках трассы ему нужно будет уделять больше внимания таким вещам, как тормоза или рулевое управление. Благодаря достаточному анализу я понял, что Кёичи Судо может улучшить свое время. Вероятно, потребовались часы тренировок в конкретном повороте, чтобы добиться такой скорости и стабильности.

Другого объяснения тому, насколько изысканным было его вождение, не было. Хотя SE9A, которым он управлял, был действительно мощным, ему пришлось приложить немало усилий, чтобы добиться от него такой эффективности.

Скорости Судо оказалось более чем достаточно, чтобы завершить симуляцию нашей гонки. Я бы выиграл, но сначала мне нужно будет достаточно усердно потренироваться, чтобы подготовиться.

А пока мне пришлось продолжить доработку некоторых логистических и механических проектов для «Красных Солнц». Наша гонка на Момидзи потребует выхода всей команды, включая меня. Тогда мне пришлось бы посвятить как можно больше времени тому, чтобы улучшить свои результаты на спуске Ирохи.

Но как только гонки в Момидзи закончатся, мне придется повторить один и тот же поворот на Ирохазакэ достаточное количество раз, чтобы иметь возможность воспроизвести его в реальности во время гонок. Мне нужно будет снова сделать то, что я сделал в гонке с Такуми Фудзиварой. Просчитать любую деталь, которая может быть против меня, и исправить ее, в основном практикуясь как можно больше часов в определенных частях моей техники.

Скорость была только началом моих тренировок. Мне нужно было не просто сделать свою технику быстрее в целом, но и сделать ее достаточно сильной, чтобы соответствовать темпу Судо и не вызывать выхода из строя какого-либо компонента FC. Однажды я поехал в Ирохазакэ и загрузил версию курса для Бездны, а затем мне нужно было научиться совершенствовать свое время в каждом его разделе и подразделе.

III

Белый FC Рёске Такахаши и желтый FD его младшего брата вели команду «Красные Солнца Акаги» по улице, ведущей к перевалу Момидзи. За ними следовали два фургона поддержки с гордо наклеенными на них наклейками «Красные Солнца».

Трое «Семизвездных Листов» на вершине перевала первыми услышали звук роторных двигателей, поскольку FC и FD первыми вошли на вершину.

Тору Суэцугу откинулся на свой красный родстер Miata и бросил сигарету. Он сразу обратил внимание на то, насколько мощно звучат двигатели. Даже двигатели без нагнетателя, такие как FC Рёске и S14 Кенты, впечатляли просто тем, насколько характерными были двигатели 13B-T и SR20 соответственно, даже когда они просто подъезжали к вершине горы.

Ацуро задумался, скрестив руки на груди. – «Самые быстрые в Гумме. В этом отношении лучшие роторные двигатели, которых знали Акаги или даже Канто».

Рёске покинул FC первым, а за ним быстро последовали и остальные «Красные Солнца». Безошибочный «стук» открывающихся дверей автомобиля продолжился.

III

Фумихиро говорил рядом со мной. – Мы – «Красные Солнца Акаги» из префектуры Гумма.

– Я имею в виду, что у всех вас, ребята, есть эта наклейка на ваших машинах. Думаю, мы знаем, кто вы, приятель. – Тору невозмутимо поднял бровь. – Но мы «Семизвездный Лист», самые быстрые здесь, на Момидзи. Тебе что-то нужно?

– Тогда все в порядке. – Фумихиро проигнорировал это пренебрежение, Кёске и Кента промолчали. – Да. Мы приехали сюда, чтобы обмениваться стилями и укреплять связи с другими горами. Рутинка гонок друг с другом очень быстро надоела для нас. Нам нужно это смешать. Если вы позволите нам, мы бы хотели бы сегодня вечером пробежать пару тренировочных забегов на вашей горе. Тогда завтра вечером в 9 и 10 часов мы сможем устроить полноценную гонку в гору и на спуске.

Заговорил гонщик ER34, которого я знал, как Ацуро Каваи. – Можете ли вы дать нам секунду? Нам нужно собраться в кучу на секунду и обсудить это.

Фумихиро упер руки в бедра. – Все в порядке. Уделите столько времени, сколько захотите.

Пока «Листы» разговаривали друг с другом, я спокойно воспользовался моментом, чтобы выработать стратегию.

Наблюдение рассказало мне несколько очень важных фактов.

Miata Roadster Суэцугу был без нагнетателя, и имел при этом максимальную мощность 190 л.с. Только S14 Кенты мог достигать 170 л.с. даже с почти 200 куб.см дополнительного рабочего объема. Это означает, что я мог бы улучшить выходную мощность Кенты, сохраняя при этом отсутствие нагнетателя.

С другой стороны, ER34 Ацуро Каваи имел очень неэффективную мощность в 400 л.с. Другие используемые Skyline RB26DETT работали на совершенно другом уровне, чем RB25DET Каваи. Даже с одним турбонаддувом, количество турбо-лагов, которое он мог бы получить, дало бы Дайто невероятное преимущество. С более или менее одинаковым количеством лошадиных сил, но совершенно разными способностями к прохождению поворотов, уровнем квалификации и эффективностью двигателя, подъем в гору был бы для Дайто прогулкой по парку.

Однако у Кенты могут возникнуть проблемы. Даже с дополнительной настройкой у него будет только два шанса обогнать Суэцугу.

Моим лучшим шансом на полную победу было бы деморализовать Суэцугу быстрым и решительным поражением Каваи. Затем Кента победит его в превосходных характеристиках двигателя и способности спускаться с горы.

III

В толпе «Семизвездных Листов» Ацуро тихо разговаривал с Шиничи и Тору. – Эти ребята проделали этот трюк по всей Гумме. А потом они проделали это здесь, на Ньюхо и Нантае. Нам нужно хотя бы использовать выходные, чтобы отточить свои навыки, а затем договориться, когда будем готовы.

– Они сейчас здесь. – сказал Тору. – Мы будем выглядеть полными трусами, если отступим сейчас.

– Тору, они не просто самые быстрые в Акаги. Люди называют их лучшими гонщиками, которые когда-либо были у Гуммы в любой организованной команде. По сути, мы участвуем в гонках против профессиональной команды по уличным гонкам. Посмотри на те фургоны, которые они привезли. – Сказал Шиничи. – Мы уже разговаривали об этом, чувак.

Тору проигнорировал своего друга и повернулся к «Красным Солнцам». – Хорошо. Конечно.

III

Фумихиро снова кивнул. – Хорошо. Вот с кем вы будете участвовать в гонках. Кента будет представлять нас на спуске в своем S14. А Дайто будет нашим подъемщиком на своем FD. Они будут единственными из нашей команды, кто будет тренироваться сегодня вечером, остальная

команда будет докладывать нам о различных поворотах горы.

– Неважно, – сказал Тору.

Я повернулся к Фумихиро, который возглавлял группу механиков, которая пришла с нами сегодня вечером. Я говорил достаточно тихо, чтобы «Листы» меня не услышали. – Нам необходимо улучшить выходную мощность S14, сохранив при этом двигатель без нагнетателя. Впуски, выпуски, любые улучшения охлаждения, чтобы настроить SR20DE максимально эффективно.

– Даже с улучшенным воздушным потоком и новым блоком управления двигателем, – сказал один из наших механиков, зная, что мы не можем позволить другой команде нас услышать. – Мы могли бы довести мощность S14 не более чем до 210 лошадиных сил без необходимости добавления турбин.

– Этого достаточно. На самом деле, этого должно быть более чем достаточно. – Сказал я.

Фумихиро признал очевидное. – А как насчет Кенты? У него есть только сегодня и завтрашняя ночь, чтобы привыкнуть к новым настройкам мощности.

– Позволь мне побеспокоиться о Кенте, – сказал я. – Вы четверо просто начните старую добрую механическую настройку. Уверяю вас, завтра вечером это будет критично.

Я подошел к разговору Кенты и Кёске. Когда Кента увидел, что я иду к ним, он заговорил. – Рёске. Спасибо, что выбрал меня для участия в гонке сегодня вечером. Но почему бы просто не пойти с FD Кёске на спуске и не позволить ему обогнать этого парня с еще примерно 100 лошадьми?

– Позже я объясню, почему я выбрал тебя. А сейчас я должен сказать тебе кое-что важное. Фумихиро и остальные собираются классически настроить твой SR20 примерно до 210 лошадиных сил.

Глаза Кенты расширились. – Ого. Типа сорок дополнительных лошадей? Зачем так много?

– Опять же, на данный момент просто побеспокойся о том, как он поведет себя на спуске с новыми настройками мощности. Я обещаю тебе, что со временем ты научишься достаточно, чтобы подготовиться к завтрашней гонке.

Кёске тоже не согласился. – Аники, подумай об этом. Малыш не сможет справиться с более чем 40 новыми лошадьми всего за два дня. Я даже не думаю, что смогу научиться так быстро.

– Он это сделает. Просто доверься мне.

- А как насчет Roadster? Компактные машины без нагнетателя, конечно, созданы для спуска. Должно помочь мне так же, как и ему. - Сказал Кента.

Я кивнул. - Хорошо понял, Кента. Да, он будет быстрым. Однако эта гонка будет зависеть от твоих инстинктов. Если ты доверишься своим инстинктам завтра вечером, я гарантирую, что ты выиграешь.

Кёске все еще возражал. - Рёске-

- Дайто. - Сказал я, мгновенно привлекая внимание профессиональных гонщиков. - Я хочу, чтобы ты был у подножия через пятнадцать минут. Остальные члены команды будут засекать время твоих пробежек, как и Кенты на спуске. Позже мы внесем необходимые коррективы.

Дайто молча кивнул, а Кента громко заговорил. - Понял!

III

На настройку S14 до 210 л.с. ушло всего около получаса.

Фумихиро стоял с рацией в руке. - Хорошо. Отчет. - Сказал он.

- Это первый контрольно-пропускной пункт. Мы готовы к тяжелому испытанию.

- Шпилька номер тринадцать. Мы готовы рассчитать время для FD.

- КПП два. Все чисто.

- Шпилька семнадцать. Мы готовы.

- Третий контрольно-пропускной пункт. Все чисто.

Я говорил с Кентой. - Я хочу, чтобы ты бежал на трех четвертях своей максимальной скорости. Важно, чтобы ты привык к новым настройкам, прежде чем мчаться изо всех сил. Затем я хочу, чтобы ты работал на полной скорости и максимальном газе в последних трех забегах.

- Понял, Рёске.

III

Фары Айсуке мигнули дважды, указывая на то, что Дайто пришлось толкать FD как можно

сильнее на подъеме.

Нажав на педаль газа, его глушитель загудел, когда из него вышел воздух. Заведя зеленый FD, Дайто был уверен, что сможет достичь всех показателей, которые Рёске поставил перед ним на подъеме.

Вылетев за пределы стартовой линии, зеленый FD начал ускоряться вверх по перевалу Момидзи. 13B-REW пели и шипели, вращаясь вместе.

Торможение на крутом повороте, выпуск турбо и оба B-R переключились на пониженную передачу. Огонь сверкал из выхлопной трубы Дайто, его скорость в гору была такой же сильной, как и всегда.

Дважды переключив передачу после выхода из поворота, Дайто толкнул FD изо всех сил, и в результате его скорость подъема в гору была такой быстрой, как и ожидал Рёске. На каждом повороте мощь Дайто зависела исключительно от мощности его двигателя и коробки передач, и FD мог работать более чем по мере необходимости.

На прямом подъеме Дайто был настолько быстр, что мог дважды переключиться со второй на четвертую передачу, используя профессиональную технику «пропуска передач» для максимизации скорости.

Используя превосходную тягу FD, Дайто мог ускоряться с любой передачи и на любой скорости, независимо от прямой. Повороты были одинаковыми, а скорость прохождения поворотов FD в сочетании с годами тренировок Дайто привели к самым быстрым поворотам, которые он мог выполнить.

Следуя за своим невидимым противником, Дайто знал, что у него очень хорошее время для первого забега на гору Момидзи.

С визгом завернув в поворот, FD развернулся прямо перед ограждением, прежде чем снова ускориться в гору Момидзи. Глушитель FD сверкал пламенем, двигатели 13B-REW жужжали, как реактивные турбины, когда Дайто громко проезжал мимо первого контрольно-пропускного пункта.

Объявив об этом горе, Такихиро увидел, как зеленый FD исчез из его поля зрения, улетев в угол наверху. – Дайто только что превзошел время, которое мы для него установили, на целых полсекунды. Он просто показал невероятную первую часть!

Остальная часть подъема в гору Дайто прошла столь же быстро. Он мог быстро толкать свой FD в шпильках и на прямых, и плавно переходить между ними. Переключение передач, торможение и ускорение Дайто были настолько плавными, что большинство «Красных Солнц» были слишком впечатлены его скоростью, чтобы обратить внимание на какие-либо его приемы, чтобы оставаться в нужном темпе.

III

Кента услышал настроенные по схеме двойные роторы Дайто и заговорил с удивлением. – Уже?

Фумихиро щелкнул секундомером, когда зеленый FD пересек финишную черту своего тестового заезда. – Отличная работа, Дайто. Ты только что превзошел наше установленное время более чем на три четверти секунды.

– Молодец, – сказал я. – Кента, ты следующий.

– Верно, – сказал Кента.

III

Кента завел свой SR20DE, сидя на водительском сиденье своего оранжевого S14.

«Он набирает обороты гораздо быстрее. Не думаю, что буду медленнее, но уверен, что Рёске позаботился о том, чтобы не затруднить коробку передач двигателем».

Фумихиро показал Кенте большой палец вверх, и Кента нажал на газ, чтобы поехать вниз.

Его шины визжали на старте, и Кента полетел вниз по склону.

«Хорошо. Посмотрим, как ты изменился!»

Кента сразу заметил, насколько быстрее S14 на прямых. Лишь при небольшом нажатии на газ S14 рванул вперед и почти мгновенно набрал обороты.

Благодаря дополнительной мощности он не терял скорости в поворотах, а Кента переключал передачу, чтобы войти в поворот. Задняя часть S14 раскачивалась на повороте, Кента преодолел поворот с очень небольшим контррулением, когда S14 повернул внутрь.

При выходе из поворота Кента переключил передачу и нажал на газ.

«Я знаю, что он может идти быстрее. Мне просто нужно научиться работать с такой мощностью».

Нажав на педаль газа, Кента с третьей передачи ускорился под уклон. Его SR20DE сразу же громко загудел, и Кента был уверен, что сможет привыкнуть ко всей мощности, которую Рёске добавил в свою машину.

Его S14 ревел с двигателем, получившим дополнительные 40 л.с. а прямые Кенты медленно, но верно становились все быстрее и быстрее. Он знал, насколько чувствительнее сцепление при переключении передач, и поэтому Кента был достаточно уверен, что сможет достаточно быстро освоить шпильки после достаточной практики со всей своей дополнительной мощностью.

Снова не теряя скорости из-за новой мощи в шпильках, Кента мог входить и выходить из поворота немного быстрее, чем раньше. Его S14 мог держаться на внутренней стороне и дрифтовать всю дорогу с той скоростью, которой хотел Кента, но он все равно знал, что может ехать быстрее.

Поворот за поворотом, переключение передачи за переключением, SR20 Кенты шипел от мощности, а водитель рос вместе с машиной. Спуск Момидзи был идеальным для той машины, на которой ездил Кента, и его шпильки были быстрыми. Его прямые были быстрыми, все его движения были быстрыми.

Однако самая сложная часть практики еще не наступила.

Работа на полном газу станет величайшим стрессовым испытанием как для Кенты, так и для новых настроек его S14.

III

– Кента здесь борется! – Сказал Якума в рацию, увидев S14 на спуске. – Я не думаю, что он теряет сцепление с дорогой, но его время точно снижается.

Крякнув, Кента вытер пот со лба. Он знал, что, работая на 75 процентах или около того, он сможет хорошо справиться с новыми настройками двигателя S14. Но на полной скорости время, установленное для него Рёске, совершенно отличалось от того, с какой скоростью он шел сейчас.

Поршни SR20DE громко гудели под капотом Кенты S14, и он напрягся изо всех сил.

Резко тормозя, когда S14 был направлен внутрь, Кента знал, что его фактическая скорость на поворотах была намного выше. Его S14 без нагнетателя был создан для крутых поворотов, и ему было трудно идти в ногу со временем.

Задняя часть S14 вылетела из поворота и чуть не ударилась о ограждение, Кента переключил передачу и полетел по прямой.

Кента глубоко вздохнул, стараясь не нервничать еще больше.

«Я должен прекратить паниковать. Весь этот забег еще не провалился».

Немного успокоившись, Кента просто сосредоточился на шпильке. Зная, насколько быстрым может быть его S14 на поворотах, Кента одновременно нажал на газ и на тормоз. Пройдя поворот с помощью очень умелого контрруления, Кента прошел поворот, теперь входя в свой ритм.

К следующему контрольно-пропускному пункту S14 Кенты уже ехал гораздо лучше.

Кёске улыбнулся из-за ограждения, глядя на секундомер.

«Он пришел в себя, и выбил целую секунду. Молодец, Кента».

III

Тору наблюдал, как FD подняли со снятыми шинами.

Фумихиро и другие механики проверяли внутренности FD.

- Похоже, давление воздуха в порядке. - Сказал механик. - Оба роторных ускорителя, кажется, в хорошей форме. Думаю, она готова к завтрашнему подъему.

- Мягкие, да? - Другой механик попросил починить шины с помощью электрической дрели. - Ну, я думаю, Рёске знает лучше.

Ацуро пробормотал Тору. - Для меня это похоже на профессиональную пит-команду, а не на уличных гонщиков.

- И эти фургоны, - сказал Шиничи. - Один выглядит так, будто он набит запчастями. А другой - шинами.

- Похоже, у них есть деньги, чтобы стать такими же известными, как они есть, - сказал Тору. - Завтра посмотрим, хватит ли у них навыков, чтобы это подтвердить.

Когда «Семизвездный Лист» покинул вершину Момидзи, Айсуке поговорил с Кёске. - Эй, чувак, Рёске сказал всем, кроме тебя, Кенты и Дайто здесь, вместе со всеми механиками, отправляться домой около девяти тридцати. Ничего, если мы тоже уйдем? Его уже давно нет.

- А? О, да, конечно, чувак, давай.

- Спасибо.

Кёске наблюдал, как белый Туре X 180SX Айсуке быстро развернулся и направился вниз

вместе с Supra Якумы и S13 Такихиро.

Фумихиро поговорил с Кентой. – Как себя чувствуешь, Кента?

– Весь газ стал намного лучше. У него намного больше мощности, но я совсем не чувствую себя медленнее в поворотах. Вы, ребята, проделали отличную работу! – Сказал Кента, запивая газировкой.

Кёске засунул руки в карманы.

«Почему тебе пришлось оставить меня здесь, Рёске? Разве ты не знаешь все эти технические вещи лучше меня, чувак?»

– Эй, Кёске. – Механик «Красных Солнц» подошел к Кёске. – Не возражаешь, если мы осмотрим твой FD? Мы закончили осмотр Рёмы, так что можем просто сравнить его с твоим в качестве шаблона, поскольку оба настроены на подъем в гору.

– Конечно, почему бы и нет, – Сказал Кёске.

Фумихиро заговорил, когда Кёске опустил окно со стороны водителя. – Просто увеличь для нас скорость примерно до 3 тысяч.

Кивнув, Кёске слабо нажал на педаль газа.

Каждый механик знал это. Рёске более чем хорошо настроил FD.

Затем механики «Красных Солнц» подождали, пока Кёске заглушил двигатель, прежде чем осмотреть FD под капотом.

Закрывая капот FD, Фумихиро заговорил. – Все выглядит хорошо. И у тебя, и у Дайто примерно одинаковые характеристики. В целом разница в мощности небольшая, но настройки очень похожи.

– Ребята, вы получили то, что вам нужно?

Фумихиро кивнул.

– А как насчет Кенты? Готов ли S14 к завтрашнему дню?

– Да. – Фумихиро проверил свой планшет. – Кажется, сегодня вечером он привык к новым настройкам мощности. Мы можем проверить обе машины завтра вечером, но вроде все в

порядке. Они обе готовы.

- Отлично. Надоели все эти слабые гонщики. Не могу дождаться настоящего испытания. -
Сказал Кёске. - Думаю, нам стоит отправиться домой на ночь. Если только вы, ребята, не захотите провести еще какие-нибудь тесты.

- Нет, у нас все хорошо, - сказал Фумихиро. - Мы больше ничего не можем сделать, кроме как дождаться завтрашнего вечера и поучаствовать в гонке.

-Отлично. Ночи, Фуми.

- Ночи, Кёске.

Когда Кёске вернулся в свой FD и начал спускаться с горы, он был уверен в себе.

«Ни один панк на маленьком Roadster не сможет победить S14 на спуске. Люди называют его одним из лучших автомобилей, когда-либо созданных для прохождения поворотов. А ER34? Ха, наш FD тоже может превзойти его. Не стоит особо упоминать, сколько тренировок Рёске заставил нас провести сегодня вечером. Мы победим, и я это знаю».

<http://tl.rulate.ru/book/95815/3283174>