

НАДОЛГО!

НА ЭТОТ РАЗ В НАШЕЙ РУБРИКЕ «МАСТЕРСКАЯ» МЫ ВОЗВРАЩАЕМСЯ К ТВОРЧЕСТВУ В ПРЯМОМ СМЫСЛЕ – ИЗГОТОВЛЕНИЮ ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЫ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ. ОСОБЕННО ЭТО БУДЕТ АКТУАЛЬНО ТЕМ, КТО ВНОСИТ ДОСТАТОЧНО СЕРЬЕЗНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В АВТОМОБИЛЬ ИЛИ ХОЧЕТ ЗАКРЫТЬ ВОПРОС ПО ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЕ НА ДОЛГИЙ СРОК.

Хочется раскрыть в полной мере звук могучего V8, который стоит под капотом вашего внедорожника, или сделать выхлоп на долгий срок, не боящийся воды, грязи, реагентов и прочих «болот»? Или вы осуществили заметный лифт кузова и решили «поджать» все что только можно?

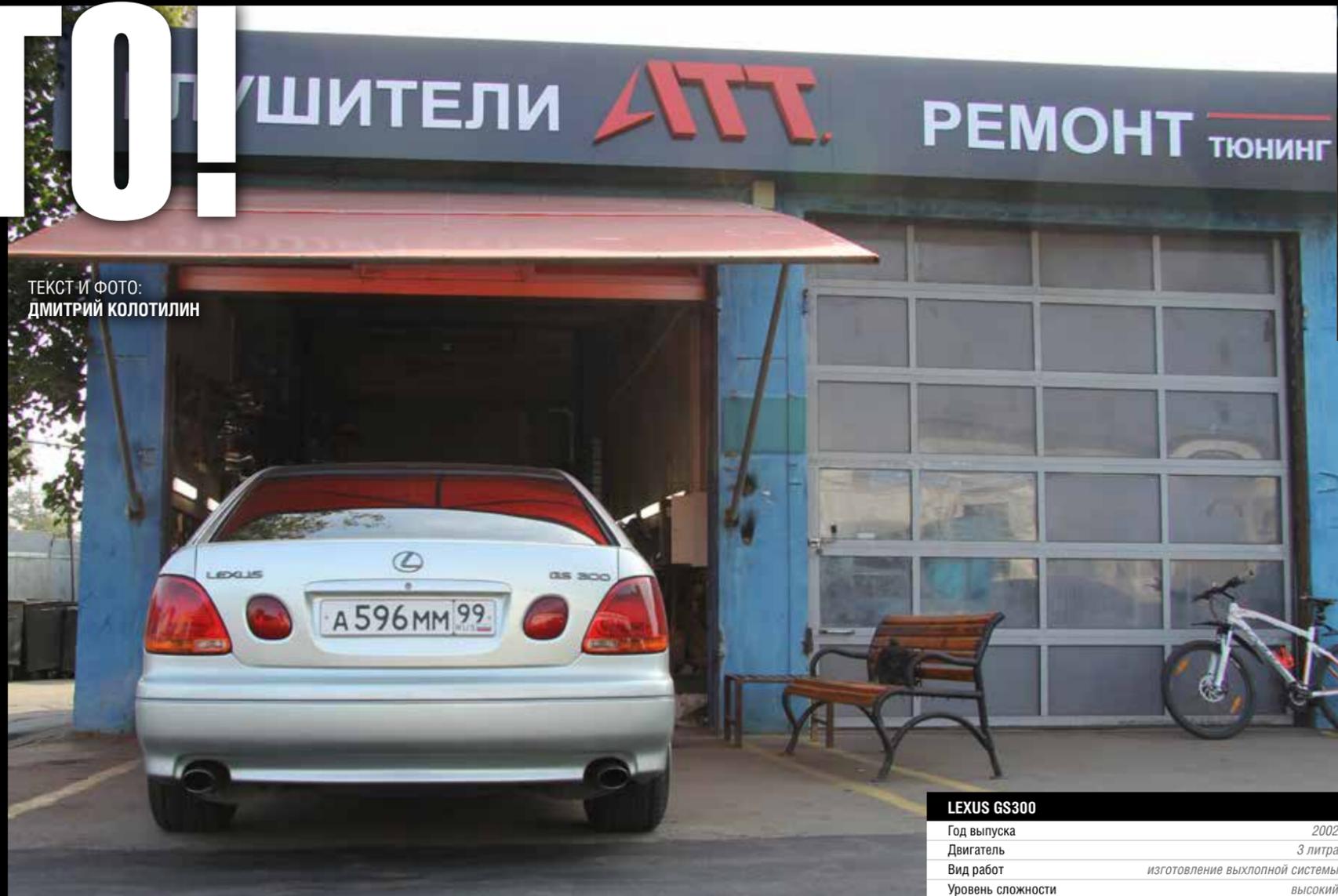
Мы приводим пример изготовления достаточно сложной, разведенной на две стороны, выхлопной системы для Lexus GS300. С ним классическая рядная шестерка 2JZ

должна в полной мере раскрыть свой потенциал и приятную звуковую тональность.

Все материалы, начиная от компонентов фирмы АТНО и заканчивая трубой, изготовлены из нержавеющей стали. Все сварочные работы – только аргоном. Компания АТТ берет за любую по сложности работу. Тем же внедорожникам можно полностью поменять геометрию системы – поднять ее или вывести иначе, чем в заводском варианте – ради улучшения геометрической проходимости.

Приступим.

ТЕКСТ И ФОТО:
ДМИТРИЙ КОЛОТИЛИН



LEXUS GS300

Год выпуска	2002
Двигатель	3 литра
Вид работ	изготовление выхлопной системы
Уровень сложности	высокий



4 Начинаем изготовление новой системы с монтажа фланца из нержавеющей стали толщиной 8 мм. Деталь изготовлена под заказ компанией «Механика» по образцу и подобию штатной.



1

Поднимаем автомобиль на подъемнике, предварительно включив нейтральную передачу.



2

Демонтируем старую выхлопную систему целиком, срезая некоторые старые болты, если они основательно закисло.



3

Не забываем предварительно отсоединить лямбда-зонд. В данном случае пришлось нагреть резьбовое соединение, чтобы выкрутить датчик.



5

Замерив необходимую длину детали, отрезаем нержавеющую трубу нужного размера. На трубогибе и развальцовочном станке придаем ей требуемую геометрию, формируем правильный выход.



6

Воспользовавшись помощью второго человека, монтируем ее и прихватываем по месту точками сварки.



7

Повторяем операцию для второго выхода и соединяем трубы полоской нержавеющей стали. Режем и гнем ее по размерам, обвариваем по месту.



8

Замеряем среднюю часть и изготавливаем так называемый «X»-пайп, необходимый конструктивно для более правильного распределения потока выхлопных газов. В работе используется трубогиб, болгарка. Прихватываем «прохудившиеся в нужных местах» трубы точками аргонной сварки.



9

Воспользовавшись гидравлическими подпорками, прикидываем по месту резонаторы АТІНО и делаем замеры. Далее по месту гнем трубы и обвариваем часть системы, соединяя ее между собой полоской нержавеющей стали.

10

Демонтируем уже собранную часть выхлопной системы и обвариваем ее, предварительно промерив всю геометрию. Устанавливаем получившийся фрагмент выпускной системы и вновь проверяем всю геометрию.



11

В работе постоянно используем трубогиб, задаем нужный угол изгибу труб подбирая губки. Прикладываем в процессе работы деталь по месту. **ВНИМАНИЕ!** Геометрию во избежание возможных ошибок нужно проверять при малейшем сомнении в правильности изготовления детали.



РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Компоненты для аргонной сварки



ИСПОЛЬЗУЕМЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Набор гаечных ключей, аргонная сварка, болгарка, рулетка, трубогиб.



КОМПОНЕНТЫ АТІНО

РЕЗОНАТОРЫ. Изготовлены из нержавеющей стали. При их производстве используется высокопрочная перфорированная труба в паре с высокотемпературной набивкой.

ГЛУШИТЕЛИ. Из линейки компании были выбраны крупные по объему универсальные глушители для придания сдержанного бархатистого звучания звуку выхлопа. Компания предлагает клиенту на выбор множество различных вариантов для возможности самой разносторонней компоновки. Материал – нержавеющая сталь.

НЕРЖАВЕЮЩАЯ ТРУБА. Вся система была собрана на трубе из нержавеющей стали сечением 60 мм. Параметры трубы подбираются под любые требования заказчика.

www.att.ru

12

Приступаем к изготовлению оконечных частей, используя глушители АТІНО и оконечные 100-миллиметровые насадки. Все тщательно свариваем и зачищаем до зеркального блеска.



14

Замеряем оконечную часть выпускной системы и примеряем ее по месту. Изготавливаем заднюю часть с соединительным фланцем V-band, идущую от глушителя. Сварка, болгарка.

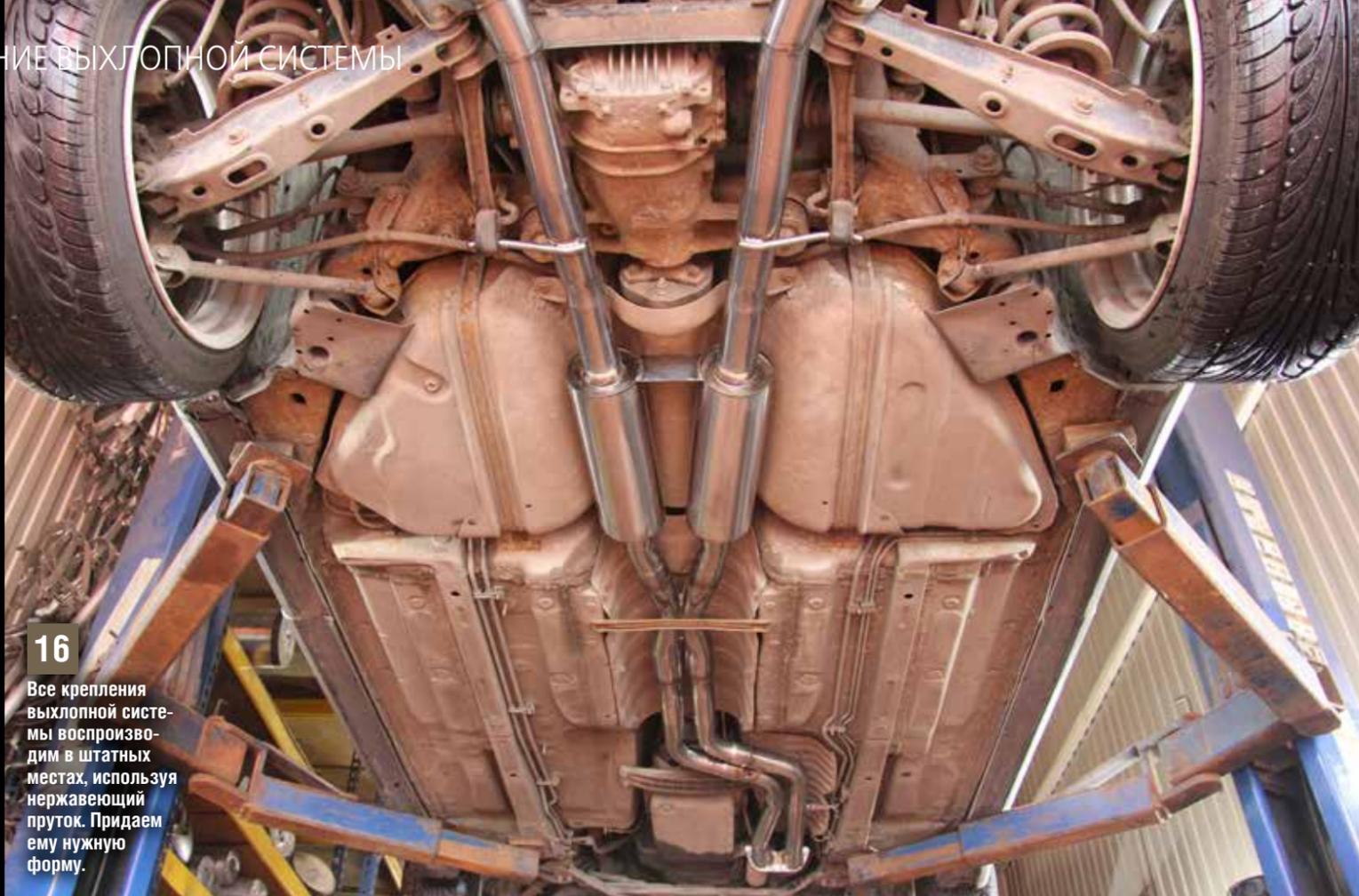


13

Среднюю часть заводим за задний подрамник, набирая ее из нужных сгибов и отрезков трубы. Соединение средняя/задняя часть выполняем на V-band. Обвариваем по месту. Сварка, болгарка.



15 Зеркально повторяем операцию, выравнивая левую и правую части при помощи пневматических подпорок. **ВНИМАНИЕ!** Важно соблюдать зазоры и сделать действительно геометрически правильный и красивый продукт. Помните правило: «Семь раз отмерь – один раз отрежь», тем более – полностью обвари.



16 Все крепления выхлопной системы воспроизводим в штатных местах, используя нержавеющий прутки. Придаем ему нужную форму.

17 И зачастую форма бывает весьма сложной.



18 Только после финишной проверки всей геометрии в целом, обвариваем все элементы системы.



19 Заводим автомобиль и проверяем все соединения системы выхлопа на предмет возможных утечек. В нашем случае ничего такого не обнаружено, и осталась даже дополнительная минутка для творчества.



Все работы проводились в компании АТТ. Благодарим руководство в лице Алексея Скворцова, Шафиуллина Рината и мастера Артема за огромную помощь, оказанную при проведении фотосъемки и подготовке этого материала. Информация www.att.ru



Тюнинг-ателье KDT – законодатель внедорожной моды



ПОМОЩЬ В РЕГИСТРАЦИИ НАВЕСНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ КУНГИ, АНТИВАНДАЛЬНОГО ТИПА, ВОЗМОЖНОСТЬ УСТАНОВКИ ЭКСПЕДИЦИОННЫХ БАГАЖНИКОВ И ЛЕСТНИЦ.

НОВИНКА
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОПЦИИ К КУНГАМ:
– выкатная платформа,
– многофункциональный грузовой бардачок

НЕСКОЛЬКО КОМПЛЕКТАЦИЙ.

ПОЧТИ НА ВЕСЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ПИКАПОВ.

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



РЕКЛАМА



<http://www.kdt.su>, www.кдт.пф.kdt-group.32@yandex.ru, info@kdt.su
KDT-Group. Тел.: +7 (495) 969-56-22