

Однако позволить себе по-настоящему агрессивную езду по столичным улицам могут немногие, ибо для этого недостаточно лишь мужества и водительского мастерства. Для этого нужна особенная машина – такая, как Honda Prelude 2.2 VTEC.



Москва – единственный город в мире, где тебе могут врезаться в зад, когда ты обгоняешь по встречной. Сумасшедший темп московской жизни рождает особый стиль вождения, похожий на силовую или даже психологическую борьбу. Правила предельно просты – либо ты подчиняешься потоку, едешь по стрелкам и перечитываешь в многочасовых пробках собрание сочинений Диккенса, либо играешь на дороге "свою партию", действуя по принципу "кого посмеешь, того отожмешь".

Однако позволить себе по-настоящему агрессивную езду по столичным улицам могут немногие, ибо для этого недостаточно лишь мужества и водительского мастерства. Для этого нужна особенная машина – такая, как Honda Prelude 2.2 VTEC.

Тем более, если она в столь же отличной форме, как эта, так же "правильно" настроена и стоит на не менее шикарных колесах. Правила получения удовольствия от езды просты, как лопата: предельное внимание и никаких лишних движений. Педаль акселератора в пол, а дальше как в компьютерной игре – чередка обгонов, поворотов, резких торможений и стремительного набора скорости. Двигатель отлично "крутится" благодаря тюнинговому маховику, в узких кругах называемому "суперлегким". В промежутках между песнями, транслируемыми музыкальной системой, в салон врывается визг резины в поворотах и грохот выпускного тракта. Остальные участники

движения уступают: имидж у "Прелюда" всегда однозначно спортивный, а рык, нет, даже не рык, а рев честного японского "прямотока" укажет место самым невнимательным или непонятливым. Машина режет поток, как очень горячий нож не слишком холодное масло. Японская система управления двигателем GReddy E-manage, которая в отличие от европейского чип-тюнинга заводит не только форсунками, но и опережением зажигания, вместе с тюнинговым воздушным фильтром добавляет машине изрядное количество "кобыл" под капот, доводя их число до двухсот десяти. Это позволяет вытворять на дороге все что угодно – динамика у машины просто отменная. Подвеска (кстати, штатная) жесткая, но в меру – и на ухабах не трясет, и сложностей при резкой переставке у нас не возникало ни разу.

Ничто не сравнится с удовольствием проехать по Москве в середине буднего дня так, будто это глубокая субботняя ночь. Кровь превращается в адреналин, а плотное движение – в неподвижный лабиринт, по которому скользит наша красная "японка". Чередка торможений и ускорений заставляет пожалеть об отсутствии рекаровских сидений или хотя бы спортивных многоточечников – в стандартных креслах болтает нещадно. Ошибки при такой езде стоят дорого: чуть зазевался, и в боку уже "торчит" кто-нибудь из соседей, поэтому внимание постоянно находится на пределе. Впрочем, окружающие быстро оценивают стиль передвижения твоего транспортного средства и вовремя ретируются.

Остановившись и выйдя из машины, но все еще чувствуя, как молекулы бешеного драйва бродят в крови, я вдруг обращаю внимание на почти полное отсутствие внешнего тюнинга. Лишь антикрыло и богатые диски (если считать их тюнингом) намекают на неслабый потенциал. Вот уж действительно – лучше быть, чем казаться!

