



В регионе по внедорожникам давно сложились свои эпические легенды, и не секрет, что все они касаются японских моделей. А вот слава английских Land Rover Defender оставалась скорее мифической — до появления в 2008 году иркутского дилера таких машин у нас, за единственным исключением, не видывали. Да, знали, что джипы эти не декоративные вовсе, со своей историей, но какими достоинствами и недостатками они обладают в реальности, местных представлений не было.



В ЗАЩИТУ «ЗАЩИТНИКА»



Шины Mickey Thompson Baja MTZ имеют свои достоинства и недостатки, но они всего лишь промежуточный этап к дальнейшему повышению «коэффициента сцепления»



Специальные чехлы по типу разгрузочных жилетов американских солдат значительно повысили походную функциональность, а вот усилители кузова не дают откидывать спинки кресел

Когда появился Defender 2007 модельного года, у российских знатоков off-road возникло ощущение, что машина не тестировалась по настоящему в тяжелых условиях по «грунтам» и климату. В России сразу «вылезли» вопиющие **конструктивные просчеты, касающиеся двигателя**. Коммерческий турбодизель Ford объемом 2,4 литра был установлен с тем же поддоном, с каким ставится на фургоны Transit, **но в джипе при максимальной артикуляции переднего моста карданный вал заминал поддон!** Кроме того, зимой перемерзала трубка рециркуляции газов, из-за чего двигатель выбрасывал масло, а летом в безобидных бродах сгорал процессор, потому что располагался под сиденьем.

Спихавшись, английские инженеры приняли меры: поддон изменили, канал рециркуляции снабдили электроподогревом, а блок процессора перенесли на моторный щиток. Во всяком случае, в 2008 году, к 60-й годовщине рождения бренда Land Rover, эксклюзивная партия Defender SVX уже была с изменениями. В Россию юбилейных «Защитников» поставили всего 220 штук, и один из них был реализован через иркутского дилера. Причем его владелец брал машину не затем, чтобы любоваться парадными «лычками», а ездить в дальние дали. Для повседневки есть Touareg, а для путешествий вне цивилизации хотелось Defender, именно «коротыша». В качестве экспедиционного такой обыч-

но не рассматривается, но база в 90 дюймов (отсюда обозначение версии) привлекала своей лучшей проходимостью, тогда как вместительность решалась за счет экипажа в два человека и демонтажа задних сидений.

Но первая же поездка в Монголию в стоковом состоянии не только порадовала возможностью машины на бездорожье, но и обескуражила в тех же условиях своими оригинальными особенностями, хотя, точнее сказать, неприспособленностями. Особенно в воде. Так, преодолевая брод в районе Хубсугула, Defender сначала уверенно греб брюхом по валунам, но потом все же на них повис, заодно в спираль скрутив выхлопной тракт. **Стандартный «просвет» явно маловат**, но дело не только в этом. Пока машину снимали с каменных ступеней, хозяин заметил «чудо»: уровень топлива в баке прибавился на 6-7 литров.

То была вода, которую засосало через сапун, проложенный прямо над баком и в данном случае оказавшийся в речном потоке. Common-rail был под угрозой безвременной кончины, но обошлось, видимо, спасла вовремя замеченная «подзаправка» бака. Но теперь его надо было опорожнить. Казалось бы, ничего сложного. Как же! Мало того, что здесь он пластиковый и маленький, слить из него воду, равно как вообще снять, не получилось. Пришлось всю ночь прокачивать и продувать топливную магистраль, а бак осушать через шланг обычным методом «подсоса». В таких же условиях сгорел штатный сабвуфер, смонтированный между креслами у самого пола. Неужели заводские компоновщики аудиосистемы были не в курсе всех нюансов кузова?



После установки руля Мото интерьер приобрел законченный стилизованный образ

Тут самое время вспомнить, что первые, послевоенные Defender собирались на бывшем авиазаводе. В то время машина делалась из доступных материалов, в частности, кузов «клеился» из листов алюминиевого сплава, какой применялся при изготовлении фюзеляжей истребителей. Рожденный ползать, Defender летать не стал, но алюминиевый кузов подобно талисману сохранил, как и архаичность его сборки. Дверные петли скрипят, а сами двери негерметичны, причем особенно внизу — в бродах вода хлещет как из брандспойта, а зимой по ногам сильно сквозит — впору надевать унты по колено, как у летчиков второй мировой.

Да, **малый вес кузова** и для внедорожника не менее важно, чем для истребителя, но **есть проблема с его жесткостью**. В центральной зоне у пола предусмотрены стальные трубчатые элементы, усиливающие момент на кручение. Из-за них, правда, нет возможности откидывать спинки передних кресел, но главное, кузов все равно «дышит», особенно при верхнем багажнике — если он загружен, то на перегибе не всегда и двери можно нормально открыть. Зато **рама действительно серьезная**, и по виду, и по запасу прочности.

Но гораздо хуже, что у **Defender слабые редукторы мостов**, а точнее, от нагрузок быстро разваливаются сателлиты со всеми кошмарными последствиями. Об этом владелец был слышан из интернет-сообщества, поэтому, не дожидаясь части статиста, в новой машине начал доработки именно с замены редукторов — главных пар и дифференциалов, причем сразу с блокировками. По части тюнинга обратился к представителям ARB, чья номенклатура предусматривает

все необходимое для Defender. Главные узлы мостов заменили, включая установку принудительных пневмоблокировок, причем с гарантией и обещанием, что вперед порвутся полуоси, нежели редукторы.

Потом родные амортизаторы и пружины уступили место усиленным и увеличенной длины — также изделиям ARB. За счет них кузов поднялся на 2 дюйма, подвеска стала жестче, но все же не «табуреточной» — дальние походы не растрясает. Мягкости хода способствует и новая резина: вместо родных универсальных Michelin 235/85 R16 поставил грязевые Mickey Thompson Baja MTZ размера 285/75 R16, соответствующие 33-м колесам.

Что сказать о шинах? Это не профессиональные «проходимцы», скорее любительские. В болотинках или в снегу пробут неплохо, но на глинистых участках шины никакие — протектор сразу замыливается и самоочищаться не хочет. Опять же, на скальниках сравнительно мягкая резина протектора склонна к повреждениям. Зато асфальт воспринимает не грубо. В общем, для экспедиций с умеренным внедорожным меню шины в самый раз, но в данном случае дороги все же «уводят» на серьезные трофи-участки, поэтому к следующему сезону планируется переобувка на 35-е Simex. Это потребует дополнительной «подгонки» кузова и других дисков, потому что даже эти колеса на родных дисках пришлось ставить через проставки, иначе шины задевали полость арок.

Конструктивные параметры дизеля Ford коммерческой серии DuraTorq сами по себе хороши — при таком объеме 360 ньютон и невысокий уровень вибраций говорят за себя, хотя шумность могла быть и ниже. Опять же,



Чтобы нормально ездить вне дорог, монтаж кронштейна для запаски с опорой на стойку и бампер — вещь обязательная, иначе хлипкая дверь со временем просто «вылетит»



«Тюненые» пружины и амортизаторы подняли Defender на 5 см, но заметный в бродах глушитель подстегивает к дальнейшему лифту кузова



Ставить экспедиционный багажник прямо на крышу при слабом кузове — не лучшее решение. Его крепление лучше «завязывать» на дополнительный защитный каркас (здесь он пока идет по низу)



Постоянный полный привод упрощает задачу с выбором режимов трансмиссии, притом доступные функции задействуются легко: жестко блокировать «центр» можно на скорости до 60 км/час, и даже «понижайку» допускается включать на ходу — на скорости до 8 км/час



«Тюненые» пружины и амортизаторы подняли Defender на 5 см, но заметный в бродах глушитель подстегивает к дальнейшему лифту кузова



Штатная батарея находится под сиденьем водителя, а дополнительную пришлось устроить на «улице», где обычно ставят лебедку. Последняя тоже всегда на «борту», но нужна нечасто и выполнена легкосъемной



Под капотом тесно (в том числе из-за объемного диффузора вентилятора), так что даже штатная батарея размещена в салоне, а топливный фильтр на раме возле бака. Для Webasto едва нашлось местечко, да и то не совсем удачное — выше системы охлаждения. Трубка рециркуляции штатно снабжена подогревом, но из прошлого опыта на всякий случай утеплена. На крыле — забор воздуха для отопителя, через который вода в бродах как по шлангу льет в салон

чугунный блок, кованые шатуны, кованый полноопорный коленвал с ТВЧ-закалкой шеек, цепной привод ГРМ, турбина Garrett, двухмассовый маховик, дополнительный воздухоочиститель типа «циклон» — все это указывает на потенциально высокий ресурс механической части мотора.

Но с его рабочими характеристиками не все гладко. В городских условиях дизель как у себя дома — динамичный, эластичный. А вот для тяжелого бездорожья он адаптирован не лучшим образом. Максимальный момент развивается при 2000 оборотах, и внизу даже при укороченных передачах 6-ступенчатой коробки тяги зачастую не хватает — спасает раздатка с приемлемым понижающим числом.

Но **главная проблема двигателя в чрезмерной «электронности»**. С одной стороны, его способность выпягивать в гору или в вязкой колее самостоятельно, даже при опущенной педали газа (электронной, конечно же) — это хорошо и бывает к месту. Но с другой, такое усердие зачастую идет вразрез с желанием водителя — надо чуть прибавить или наоборот, а электроника думает по-своему, не как ты хочешь. Кроме того, датчики следят за всеми отклонениями в работе и чуть что, сразу «вяжут» по рукам и ногам. Подсел аккумулятор или забрался высоко в горы — и вот уже двигатель задыхается по оборотам.

Кроме того, **джип явно рассчитан на теплый климат**: уже при минус 20 на холостых стрелка температуры неуклонно падает — высокий КПД дизеля и массивный вентилятор без нагрузки греть не намерены. Намеков на перегрев летом в той же Монголии действительно не было, а вот на зиму, по идее, надо хорошо «укутываться». В данном случае решить проблему помогла установка

Webasto — при стоянке на холоде только благодаря его включению двигатель разогревается, и в салоне становится тепло.

Эргономика Defender своеобразная. И дело не только в сигнале на подрулевом рычажке, «несоосности» педалей, клавише открывания капота со стороны пассажира (изначально машина праворульная) или нерегулируемых нижних воздуховодов, из которых горячей струей бьет по икрам в то время, когда с другой стороны в ноги несет холодом из дверных проемов. В угоду военным в центре предусмотрено место для третьего бойца, но в гражданских версиях кресла тоже заметно прижаты к дверям. Родной руль довольно большого диаметра (40 см) «сидит» так близко к двери, что в толстых зимних перчатках рука может застревать.

Пришлось ставить руль Moto, который меньше на 5 см и в целом удобней. К тому же он отлично гармонирует с креслами Recaro, установленными на юбилейной версии SVX штатно. Кресла удобные, очень хорошо держат тело, жаль только не регулируются по высоте. Из Америки для них были выписаны так называемые разгрузочные чехлы — этот аксессуар не меняет посадку, зато позволяет компактно и удобно распределить всякую мелочь за спинками кресел, что в походах огромное подспорье. Также в рамках повышения комфорта салон был проклеен изоляционными материалами, двери получили дополнительные уплотнители.

Наружный же тюнинг был продолжен по экспедиционным стандартам: в том же ARB сделаны силовой бампер с кенгурином, защитный каркас с порогами, багажник, а также откидной кронштейн для запаски — в базе колесо крепится к двери, из-за



чего та очень быстро «разваливается». Шноркель Mantec, защита фонарей и японский фароискатель с дистанционным пультом управления завершили образ, а на переднем бампере свое место заняла...Дополнительная батарея AMG емкостью 100 ампер, снявшая имевшие место проблемы с энерговооруженностью. В том числе с появлением лебедки Warn (с кевларовым тросом), которая здесь сделана съемной: в нерабочем положении она лежит в багажнике, заодно нормализуя развесовку, а навешивается только при необходимости. Иначе не получится — ее крепление впереди бампера заметно увеличивает свес, да и эстетически не смотрится. Все сапуны трансмиссии и бака были выведены под капот.

В принципе, сейчас удалось машину довести до нужной кондиции: при сохранении нормаль-

ной управляемости и устойчивости на трассе, поездки за ее пределы стали куда более удобными и спокойными, и последняя экспедиция в Монголию осенью об этом свидетельствует. Кстати, из отсчитанных одометром 16 тысяч км пробега только 5 из них пришлось на асфальт. И повод для дальнейших доработок джипа есть. Так, часть электроники планируется «загнать» как можно выше — под крышу на место люка. В том числе этого требует процессор, который остается уязвимым — после бродов последнего похода дизель долго не заводился, и дело было в попавшей через разъемы процессора влаги. Также нужен второй бак, но на этот счет есть готовые решения — их давно научились ставить в базе под правым сиденьем.

Василий ЛАРИН
фото автора



Когда нет задних сидений, то и «коротыш» становится вполне вместительным, особенно при рациональном размещении груза. Съемная лебедка и ящик с инструментом имеют здесь постоянную «прописку»

СТАНДАРТНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ LAND ROVER DEFENDER 90	
КУЗОВ	
Тип	Универсал
Конструкция	Рамный
Количество мест/дверей	4/3
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Турбодизель с прямым впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди продольно
Количество и расположение цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	2402
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	89,9/94,6
Степень сжатия	17,5:1
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об/мин.	122/3500
Крутящий момент, Нм/об/мин.	360/2000
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Постоянный полный с блокируемым межосевым дифференциалом и понижающей передачей
Коробка передач	6-ступенчатая механическая
«ВНЕДОРОЖНЫЕ» ПАРАМЕТРЫ	
Угол въезда/съезда, град.	49/47
Угол косогора, град.	35
Преодолеваемый подъем, град.	45
Преодолеваемый брод, мм	500
ПОДВЕСКА	
Передняя/задняя	Зависимая на пружинах/зависимая на пружинах
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	3883/1790/1933
База, мм	2360
Клиренс, мм	250
Колея спереди/сзади, мм	1486/1430
Снаряженная масса, кг	1797
Полная масса, кг	2550
Объем топливного бака, л	60
Объем багажника, л	До 2035
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	130
Разгон до 100 км/ч, сек.	17,5
РАСХОД ТОПЛИВА, Л/100 КМ	
Город/Трасса/Средний	12,5/8,6/10,1