



С КОМФОРТОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

На УАЗе с помощью возможностей «Северстали» совсем недавно освоили дизель. Но борьба с детскими болезнями продолжается, а единственной моделью, на которую он устанавливается, до сих пор является Hunter. Пафосному Patriot, видимо, он не положен. Владельцы же «фермеров» и «буханок», по мнению маркетологов, не та фокус-группа, для которой стоит адаптировать новый мотор. И гидроусилитель им не положен. Для чего тогда мозолистые руки, на генетическом уровне способные орудовать тугой баранкой? В этом плане сервисы, занимающиеся off-road тюнингом, далеко впереди завода. Поле для деятельности благодатное.

Все-таки есть у коробки Nissan Atlas один видимый недостаток — привод рычага ватный, ступени расположены далеко, ходы большие. Правда, после краткой тренировки в передачи попадаешь неплохо. Зато плюс этого агрегата, вне зависимости с каким двигателем связанного, переоценить сложно. Моноблок КП и «раздатки» выводит передний кардан на правую сторону и позволяет «не перечулковать» мосты. Для владельца УАЗа — просто находка. Ну а выбор двигателя — дело второе.

Здесь стоит QD32. Для тяжелой «буханки», увешанной

дополнительным оборудованием, оптимальный мотор. Как обычно, существенно тарахтит и тянет с низов, кажется, чуть хуже, чем на капотном УАЗе. И, тем не менее, справляется с ношей на зависть коммунревольвым потомкам. Даром что устанавливался не без «узких» мест, как и гидроусилитель. Но подобные имплантации для «Авто-Ресурса», где делалась машина, не в новинку.

Барсовские порталные мосты решение также логичное и проработанное. Причем для «автобуса» их дополнительные 155 мм колеи, обеспечивающие лишний градус на косо-

горе, важнее, чем для «капотника». И подкатить их под раму 3962 не так уж сложно. Даже с лифтом, который в данном случае обеспечен 2-см брусками в рессорных пакетах с двумя дополнительными листами и 6-см проставками между рамой и кузовом. Подъем, как говорится, без фанатизма. А чтобы был запас для большей «резины», чем установленный сейчас 33-й Goodrich, кузов обрезан по периметру.

Впрочем, владелец таких задач пока не ставит. Mud Terrain T/A хорошо буровит наст, а большего не надо. Неудачи во внедорожных под-



Не обладающий показательной мощностью (электронного управления и турбины нет) QD32 представляется чуть ли не идеальным вариантом. Тянет, как и все старые дизели, с самых низов и, к тому же, ремонтпригоден



В таком виде УАЗ способен принять на борт, пожалуй, до десяти пассажиров



Спереди УАЗ по-прежнему аскетичен. Появилась лишь алюминиевая обшивка и кресла от японского микроавтобуса

вигах должны страховать две лебедки, помогать в них — жесткие межколесные блокировки дифференциалов с пневмоприводом. Здесь стоит остановиться подробнее.

Конечно, на бездорожье всегда есть риск что-нибудь оторвать. Но изначально это ноу-хау «Авто-Ресурса» лучше, чем часто закисающий моторчик электропривода и вечно заедающие тросики механических блокировок. Два движения флажками, и с характерным звуком воздух активирует устройства. Никаких ерзаний машиной в попытках включить-отключить и, фактически, никакого обслуживания. Что также важно — система автономна. Отечественный компрессор сам периодически накачивает воздух в ресивер. Странно, что до сих пор подобный привод не использовался на внедорожниках для местных соревнований.

А вот по салону этот УАЗ полная противоположность трофейным машинам. Создававшийся в расчете на охоту-рыбалку он обрел все необходимые для комфортного проживания вещи. Весь салон проклеен утеплителем, обшит мягкими материалами и устан рифленым алюминиевым листом. За спиной водителя два дивана, пассажироместимостью с маршрутную «Газель». Или спальное место на



двоих-троих либо пятерых. При этом не забыт багажник, отделенный от салона все той же алюминиевой «рифленкой» — на его полках хватит места для одежды и инструмента. А жить, и в особенности ночевать в УАЗе помогает автономный отопитель, работающий на солярке и питающийся из штатного 30-литрового бака (QD32 берет топливо из волговской 70-литровой емкости, расположенной в заднем свесе). Душа с туалетом и бара с напитками, конечно, не предусмотрено, однако как подобного бытового минимума не хватает заводским микроавтобусам!

И что стоит запустить такую конструкцию в производство? Без дизайнерских изысков, простую и сравнительно недорогую. С надежным силовым агрегатом и пусть основными, но столь необходимыми житейскими ценностями. А, может быть, и хорошо, что подобная подготовка лежит на плечах тюнинг-фирм. Уж они-то свою ответственность понимают.

Максим МАРКИН
Фото автора



Багажник, конечно, небольшой, тем не менее, места для шанцевого инструмента и личных вещей достаточно. Объемная поклажа может расположиться и наверху



В рулевом, помимо гидроусилителя, используется демпфер Tough Dog. Амортизаторы заимствованы у «Соболя»



Для запаса по колесам поднят не только кузов, но и пакеты рессор



Созданные на основе камазовских деталей жесткие блокировки с пневмоприводом представляются наиболее надежными из всех существующих



Коробка с «раздаткой» от Nissan Atlas при тюнинге УАЗов уже обычное решение. В данном случае она ничем не прикрыта — угол рампы при подобном лифте неплохой, а корпус блока чугунный. Стояночный тормоз выведен на карданный вал, все рабочие механизмы — дисковые



70-литровый бак от «Волги» прикрыт металлической защитой



В задней части салона, под диваном расположены компрессор с ресивером и автономная печка (справа), работающая, естественно, на солярке



Барсовские мосты с колеей на 155 мм больше, чем у обычных, безусловно, снижают риск опрокидывания. А при колесах в 33 дюйма можно говорить об их достаточном ресурсе