

# УРОК ВНЕДОРОЖНОЙ ГЕОГРАФИИ



Мы привыкли (по экспозициям на БМШ и различным соревнованиям любителей off-road), что все движение любителей внедорожников Восточной Сибири сосредоточено в Иркутске и Чите. Но и в Улан-Удэ научились строить джипы, в чем убедился наш корреспондент, побывавший в столице Бурятии.

## В ЧЕМ СИЛА, БРАТ?

Знакомство с возможностями этого Toyota Land Cruiser началось с первых же минут: к гостинице Алексей Палхаев приехал на своем биг-футе (а иначе этот во всех смыслах Круизер и не назвать: ведь даже на дверные ручки здесь надо смотреть снизу вверх) и после короткого обмена приветствиями мы выдвинулись к месту базирования улан-удэнских джиперов. «Езжай за мной!» — надпись на заднем стекле внедорожника из-за руля легковушки выглядела провокационно: при наличии таких габаритов и силовых бамперов, с соблюдением приоритетов на нерегулируемых перекрестках бурятской столицы можно особо и не беспокоиться, а с такими колесами и дорожным просветом можно и перед колдобинами не тормозить... В общем, за менее чем десятиминутную дорогу Алексей по меньшей мере два ждал нашу безнадежно отстающую на разбитой, и залитой огромными лужами дороге Шкоду, хотя подвеска чешского компактна позволяла и ему обгонять местных автомобилистов. Но куда нам до подготовленного джипа!

А потом, сменив Шкоду на подготовленный внедорожник, мы уже на Круизере поехали искать место для фотосессии. И вот тут стало окончательно понятным все преимущество лифтованного внедорожно-

го шасси перед «пузотерками»: неровности, которые на легковом авто предпочитаешь объезжать, или переползать с минимальной скоростью, с высоты более двух метров практически перестают замечаться, а вопрос дорожного ремонта переходит в разряд философских — сделают так сделают, нет так нет... Впрочем, недостатки вращенной на автомобильных стероидах подвески тоже проявились: даже с пассажирского места были заметны траекторные плавания и неточность управления. А за рулем эти ощущения только подтвердились: после почти академических реакций на управление у Шкоды, к повадкам Круизера надо как минимум привыкать: рулить размашистее и, желательно, с опережением, на тормоз жать сильнее, и еще силь-

нее — на газ, который оказался совсем уж тугим. Зато на бездорожье — просто красота! Единственное, в чем возникли опасения — так чтобы не завалиться ненароком на бок: выросший в высоту внедорожник наверняка потерял несколько градусов боковой устойчивости. Зато когда Круизер без особого труда взял полутораметровый уступ с почти вертикальной стенкой, а потом, при позировании перед объективом, переполз задним мостом через большой кусок какого-то бетонного блока, почти с колесо размером, сомнений во внедорожных возможностях машины у меня уже не осталось: для своих задач их здесь с избытком.

Кстати, для чего был создан этот автомобиль? **Основное его предназначение — участие**

**в трофи-рейдах и внедорожных экспедициях.** Причем немалая часть подготовки машина пережила еще на родине — в Японии, где был сделан **бодилифт кузова на 4 дюйма**, установлены **более крупные колеса**, а также заменен двигатель — на более мощный **1HD-FTE** (заимствованный у машины 105-й серии, с замененной на электронноуправляемую топливной аппаратурой). Причем тезис об электронном управлении здесь имеет аргумент в виде дополнительного **блока Blitz** в салоне, с помощью которого можно вручную корректировать настройки работы двигателя и турбонадува. Как результат — при проверке на стенде мощностные показатели получились порядка 240 л.с. при том, что в стоке такой мотор выдает лишь 204 «лошади». Насколько этот табун соответствует истине — оставим на совести стенда, но Алексей утверждает, что даже после всех подвесочных и кузовных изменений автомобиль по-прежнему способен без особого труда двигаться по трассе со скоростью 160 км/ч. Можно представить, какие ощущения у пассажиров при этом возникают...

Но вернемся к технике. Полученные еще в Японии изменения Алексей устраивали далеко не во всем (сила джипа — не только в мощном моторе!), поэтому первым логичным шагом стал дополнительный лифтинг подвески,



Раскладной спальня отсек, кстати, изготовлен в Иркутске!



добавивший к общей высоте еще 2 дюйма. Этот шаг логично потребовал внесения изменений и в **рулевое управление**: после того как дважды (!) лопался рулевой вал, потребовалось изменить всю конструкцию, с установкой дополнительного демфера. При этом крайним изменением здесь стала установка временного гидросилителя от... Toyota Corolla. Потребовали изменения — в части **понижения** — и **главные пары в трансмиссии**. А в планах у Алексея значится **замена штатной АКПП на «механику»**. Почему не на «автомат», который удобнее не только в городе, но и на бездорожье? Все просто: возросшие требования и способности автомобиля вне дорог уже не отвечают возможностям имеющейся АКПП, которая работает на пределе и уже сейчас требует особого алгоритма управляющих действий со стороны водителя. Механика же таких слабостей если и не лишена совсем, то как минимум позволяет полнее реализовать силовой потенциал машины. А он будет еще больше, поскольку кроме замены КП в планах значится еще и **установка межколесных блокировок в мостах** (сегодня LSD-блокировка присутствует только на заднем мосту).

После этого я, признаваясь, задумался — где же предел совершенствования для экспедиционного автомобиля? Кроме вышеперечисленного, здесь уже реализовано **дополнительное усиление днища** и **элементов подвески**, поставлены **алюминиевые силовые бамперы** (крепость которых не понаслышке знают не в меру смелые маршrutчики Улан-Удэ), сделана **силовая защита пери-**

**метра кузова из буровых труб с 4-миллиметровыми стенками** (которые, кстати, выдержали без повреждений силовое противостояние с трамваем!), установлена **лебедка Come-Up 12000**, изготовлены и установлены **экспедиционный багажник на крыше** с дополнительными приборами освещения, и дополнительный топливный бак на 100 литров, а в Иркутске машина получила **раскладывающийся в удобное спальное ложе салон**. И это — не говоря уже о таких «мелочах» как УКВ-радиостанция для связи, видеорегиcтpатор и GPS-навигатор, подогрев передних кресел, дневные ходовые огни и т.п. **элементы удобства и комфорта, в дороге**. Но одно мне было точно понятно: сила этого Круизера — не в одном только мощном моторе и лифтованном шасси...

### ТРОФИЙНОЕ БЛЮДО

Встретив такой джип просто на улице, я бы, скорее всего, и внимания на него особого не обратил — мало ли попадает на дорогах старых японских внедорожников? Но в том то и дело, что просто так на улицах города вы его скорее всего не встретите, а вне улиц не обратить внимание на нетривиальные внедорожные способности этого Daihatsu Rugged трудно. Если вообще возможно...

В последнее время для участия в трофи-рейдах становится модным делать так называемые «котлеты» — специально подготовленные авто... хотя нет, скорее даже транспортные средства, которые во внешности

не имеют практически ничего общего с серийными внедорожниками. Однако приготовление такой «котлеты» требует от шеф-повара-владельца немалых навыков и возможностей — особенно временных. А можно ли приготовить достойное внедорожно-трофийное блюдо в максимально короткий срок — к примеру, за месяц?

Для Андрея Зыкова и его штурмана Глеба Архипова одной из самых сложных задач стал... подбор подходящего автомобиля-кандидата на роль внедорожного деликатеса. Требования были во многом противоречивыми: машина должна была быть рамной, но как можно более легкой, иметь мощный дизельный двигатель и цельные мосты в подвеске, но при этом не быть большой (здесь сказывался опыт выступлений на Nissan Safari, который для трофи-рейдов оказался слишком крупным и тяжелым), а главное — машина должна быть надежной и без масштабных доработок, но при этом быть недорогой. Где взять такую?

Вариант нашелся случайно. И стал им Daihatsu Rugged — автомобиль, о котором не так уж и много находится информации в принципе. Говорят, что этот джип — двойник внедорожника Toyota Blizzard. Однако доподлинно уточнить, что у обеих моделей общего, а в чем они различаются, сложно. Известно только, что дизельный мотор Rugged при схожем с тойотовским 3L объеме в 2,8 литра имеет собственное обозначение DL (в данном случае — DL60).



4-дюймовый лифт кузова вместе с 2-дюймовым лифтингом подвески дают 6-дюймовую общую прибавку в высоте внедорожника: до истинных биг-футов, конечно, еще далеко, но для экспедиционных целей этого вполне достаточно



Несмотря на внушительную высоту кузова, все основные узлы и агрегаты снизу имеют дополнительную защиту



Тюнинг может быть не только красивым, но и позитивным — с долей юмора и веселым смайликом



На 80-е Land Cruiser такую модификацию 4,2-литрового турбодизеля 1HD не устанавливали — этот двигатель заимствован с машины следующего поколения



В кабине Land Cruiser целый набор дополнительных девайсов — начиная с DVD-магнитолы и заканчивая УКВ-радиостанцией. Кстати, сдвинутые вперед кресла — следствие разложенного сзади спального отсека



В принципе, Rugged способен покорять этот «холмик» в любом направлении: хоть передом, хоть задом, хоть по диагонали — способностей и возможностей у машины хватает на все





К тому же основная масса Blizzard шла с мотором 2L, объемом 2,4 литра, коих у Rugged замечено не было вообще. Оно и к лучшему — ведь 2,8-литровый турбодизель с чугунным блоком и механической аппаратурой отличается не только феноменальной надежностью, но и не менее феноменальной тяговитостью: шутка ли, когда машина взбирается на полуметровую почти вертикальную грунтовую стенку, останавливается, а потом буквально на холостых оборотах продолжает движение?! А что будет, если дать газу побольше?

Однако, мы отвлеклись. Изначально Rugged был 4-местным, с легкосъемным пластиковым коробом над задней частью кузова. Но зачем трофейному автомобилю, создаваемому специально для участия во внедорожных соревнованиях, дополнительные места сзади? Да и вообще лишний вес? Правильно — ни к чему. Соответственно, на алтарь подготовки пошло все оборудование задней части салона с колпаком-крышей, а вместе с ним и часть интерьера сало-

на спереди. Оставили только самое необходимое, без чего нельзя обойтись, или демонтаж чего вызывал бы слишком серьезные переделки. Но это было только начало: шеф-повар Андрей взялся за приготовление внедорожной трансмиссии для гурманов, причем из гениально простых и доступных ингредиентов...

После недолгих размышлений вся подвеска — вместе с частью рулевого управления, мостами и даже карданными валами пошла на выброс. А вместо них под Rugged подкатили УАЗовские военные порталные мосты вместе с УАЗовскими же рессорами и самодельными карданами и рулевыми тягами. При этом спереди вместо штатных для УАЗа барабанных тормозных механизмов смонтировали дисковые тормоза (скоро такая же переделка ожидает и задние тормоза), а все четыре рессоры сделали одинаковыми — для пушей унификации и упрощения ремонта.

Установка УАЗовских мостов попутно решила вопрос устойчивости изначально неширокого внедорожника: расши-

рившаяся колея и облегченный по максимуму кузов значительно повысили стойкость к кренам. Однако радиус разворота вырос, особенно с подключенным и заблокированным «передком»: маневровые возможности Rugged в такой ситуации становятся не лучше, чем у полноприводного армейского Урала. Впрочем, при подобной тяговооруженности даже на тяжелом бездорожье сделать пару лишних движений кузовом вперед-назад для вхождения в поворот — не проблема.

Как уже говорилось, весь процесс приготовления трофейного деликатеса под названием Rugged занял всего месяц, после чего машина смогла принимать участие в серьезных соревнованиях (про то, что на Rugged были установлены 36-дюймовая тракторная резина, 2 электролебедки Come-Up, радиостанция и навигация, можно даже не говорить — все это само собой разумеющееся). Но улучшение вкусовых ощущений продолжается: в ближайших планах Андрея и Глеба значатся изготовление защитного трубчатого силового обвеса кузова и дуг безопасности над кабиной, шноркеля двигателя, дисковых тормозов сзади и жесткой блокировки заднего моста, а также установка еще более крупных 39,5-дюймовых колес Super Swamper, заимство-



Ради снижения веса в пассажирском отсеке демонтирована даже крыша, а вместо задней стенки кабины — фанерная перегородка



Для условий внедорожных соревнований комфорт перестает быть основополагающим фактором, а посему все, что можно — за борт...



2,8-литровый турбодизель Daihatsu отличается поистине феноменальной тяговитостью: на соревнованиях он способен передвигать внедорожник буквально на холостых оборотах!

ванных у трофейного Safari. Все это принципиально вкуса трофейного Rugged, конечно, уже не изменит. Но еще больший изыск деликатеса, безусловно, придаст!

Алексей СТЕПАНОВ



В подвеске у подготовленного к трофи-рейдам Rugged — гениальная простота: мост, рессоры, амортизаторы, и ничего более



Создатели Toyota Land Cruiser и Daihatsu Rugged (слева направо): Алексей Палхаев, Андрей Зыков и Глеб Архипов на фоне еще одного подготовленного внедорожника, о котором мы несколько раз упоминали — Nissan Safari