

ШИШИГА-САН

Для кого как, а по мне знаменитый советский ГАЗ-66 до сих пор остается не только примером действительно повышенной проходимости среди грузовиков, но и образцом универсальности. Я помню, как возили нас на «Шишиге» по колхозным полям в то время, когда по зову Партии было принято целыми школами, институтами и заводами выезжать на помощь жителям села. На этих же «Шишигах» нередко и до самих

Впрочем, нет, не она даже. Вначале была случайная ночевка на берегу Байкала в кузове-кунге «шестидесятшестого». Тогда и стало понятно, что такой вариант — то, что надо для комфортного отдыха на лоне дикой природы.

Но сам «шестидесятшестой» необходимым условиям отвечал только по части проходимости. Все остальное — старый архаичный и прожорливый бензиновый двигатель, несинхронизированная коробка передач, и не менее архаичная и откровенно неудобная кабина (чего только стоит один рычаг КП, до которого требовалось тянуться чуть ли не до задней стенки каби-

ны!) не устраивали категорически. То ли дело современные японские грузовики! Но среди них практически нет подходящих по внедорожным способностям вариантов...

Вот тут то и родилась мысль о **совмещении двух принципиально разных грузовых концепций в одну**. Благо, кстати оказался некомплектный, но почти новый ГАЗ-66, от которого взяли самое основное: **прекрасное внедорожное шасси с рамой, мостами и раздаткой**. А вот **двигатель, коробка передач и кабина** были заимствованы от приобретенного специально для «пересадки органов» Nissan Atlas. О том, что взяли целый автомобиль, а не отдель-

ные его части, не пожалели: ведь по сути пришлось всю японскую надстройку — вплоть до электропроводки и тросиков управления — пересаживать на отечественную раму. Работы начались сразу после новогодних каникул. И, надо отдать должное создателям, были проведены в относительно короткие сроки — здесь сказалась тщательность проектирования новой машины. Хотя при стыковке отечественных и японских агрегатов и узлов пришлось все промерять и подгонять с точностью до сантиметра.

Конечно, доставшуюся гибриду **раздатку от «Шишиги»** нельзя назвать лучшим решением — этот агрегат многие считают слабов-





Работы по кузову только начались: впереди его утепление и внутренняя отделка, прорезка окон и, конечно, оборудование под автономное проживание



Армейские внедорожные шины еще больше увеличили дорожный просвет и общий потенциал машины на бездорожье



Артикуляция шасси ГАЗ-66 нельзя назвать выдающейся, однако на практике этот факт вряд ли станет критическим недостатком машины

тым. Однако и 4,6-литровый японский дизель не так тотально превосходит по своим характеристикам родную бензиновую «восьмерку», и «порвать» трансмиссию не должен. А уж про нормальную и полностью синхронизированную КП и говорить нечего — здесь преимущество японской техники налицо.

Так же, как и превосходство в комфорте: ниссановская кабина на удивление удачно села на ГАЗовскую раму практически без переделок, уместив под собой и двигатель, и небольшие колеса (заимствованные, кстати, с армейской бронетехники). Но если с кабиной уже все ясно, то вот по кузову (который, кстати, базируется на основе «шишиговской» бортовой платформы) работы только начинаются: здесь предполагается сделать удобный жилой отсек на 4 человека — с раскладными спальными местами, столиком, отсеками для багажа и, конечно, окнами (они будут прорезаны позже). В качестве отопителя будет использоваться... традиционная дровяная печь. Но — в современном исполнении, с повышенным КПД (долгого горения). Почему так? Да просто обычная печь привычнее и уютнее. Да и от аккумуляторов меньше зависимость. Впрочем, будет и более традиционный для автомобиля жидкостный отопитель, работающий от системы охлаждения машины — для прогрева кузова во время движения (при необходимости). Ну и, конечно, кузов будет полностью электрифицирован и оборудо-

ВЛАДИМИР ЯКОВЕНКО: «МЫ НЕ СТРЕМИЛИСЬ СДЕЛАТЬ РЕАКТИВНУЮ МАШИНУ, КОТОРАЯ БУДЕТ ЛЕТАТЬ. У НЕЕ ДРУГОЕ НАЗНАЧЕНИЕ: ПРОЕХАТЬ ТУДА, КУДА ДРУГИЕ НЕ ДОЕДУТ».

ван вплоть до установки GPS-навигатора и ноутбука, необходимых в дальней дороге... Да-да, уже в процессе постройки «аппетиты» создателей выросли от простых выездов за город на пару дней до полноценных путешествий на автомобиле, к которым этот, с позволения сказать, Nissan Shishiga, может оказаться даже более подходящим, нежели традиционные внедорожники: все-таки техника-то во всех смыслах более выносливая!

Алексей СТЕПАНОВ



Полноприводное шасси с армейским прошлым и само по себе можно считать неубиваемым. Однако дополнительная защита для японского дизеля лишней тоже не будет



Современная система вентиляции и отопления, электростеклоподъемники, человеческая эргономика — для стандартной кабины ГАЗ-66 такое недостижимо в принципе



Создатели уникального Nissan Shishiga (слева направо): главный механик проекта Александр Зинченко, а также идеологи и проектировщики Павел Соколов и Владимир Яковенко