

Момент истины настал, когда после вояжа по запыленным сопкам мы встали рядом со сверкающим Land Cruiser 100. Культовый японский внедорожник смотрелся невинной игрушкой рядом с творением Вячеслава Золотухина из некогда закрытого города Краснокаменска. Вот тогда и пришло полное осознание

масштаба этого супервнедорожника длиной 5,8 метров, шириной 2,3 метра и такой же высотой. Ведь по той легкости, с которой машина только что буквально порхала по склонам и камням, трудно представить, что в ее основе лежит шасси небезызвестного военного грузовика ГАЗ-66.



ЛЕГЕНДА СТЕПЕЙ



Огромный капот на газовых стойках открывает необъятный моторный отсек. Из неродного для 7,5-литрового дизеля Нипо здесь только система воздухоочистки — она позаимствована у КамАЗа. А конусный переходник к воздушному патрубку двигателя сделан из гильзы танкового снаряда!

Вячеслав давно знает хорошие автомобили, еще в 90-х годах занимался их перегонем с Дальнего Востока. В собственном распоряжении был не один японский внедорожник, избородил на них много всего. И со временем захотелось гораздо большего, чем могли предложить стандартные заводские решения даже в классе тяжелых джипов. Тюнинговать? Нет, не устраивало. Хотелось, так сказать, концептуально иного уровня, нечто вроде Mega Cruiser, но под собственными представлениями о комфорте, вместимости, надежности, проходимости и так далее. Так вот дело подошло к необходимости самому строить свою машину, вольно используя достижения отечественного и японского автопрома.

Фундаментом проекта стал ГАЗ-66. Конечно, не случайно, а очень осознанно. У этого советского «блэкбастера», конечно, есть свои просчеты: никудышные двигатель и коробка, да и сама компоновка машины с тяжелой кабиной и мотором над передним мостом есть крайне неудачное решение в плане развесовки. Но у «шишиги» есть и свои замечательные стороны, особенно именно у

военных образцов выпуска до 1975 года, когда машина делалась только для оборонки и действительно на совесть. К тому же, легкий армейский грузовик проектировался с расчетом его десантирования с воздуха. Из главных достоинств — прочная, но «гибкая» рама из 6-мм стали и крепкие мосты со свободными полуосями и эффективными самоблокировками дифференциалов. Из минусов для «гражданской» эксплуатации — постоянное зацепление передних колес, мост отключается только в раздатке. Но эта проблема при умении оказалась устраняема.

В общем, голое шасси ГАЗ-66, причем со снятым двигателем, КП и кабиной, и стало вдохновляющим началом для конструирования. Так сказать, скелет «в черновую» готов, причем с полным сохранением колесной базы. **А вот сердцем и телом для будущего «кинг-конга» стали части... тоже от грузовиков, но теперь уже японских,** причем среднетоннажных. Двигатель от пятицилиндрового Нипо — 6-цилиндровый дизель объемом 7,5 литра. Атмосферный, полностью чугунный, с рядной механической аппаратурой, с шестеренчатым приводом ГРМ — кра-



Раздвоенный выхлопной тракт не для пиканства — это понадобилось, чтобы вместо одной громоздкой использовать две компактные «банки» глушителей. Перед задним мостом совершенно незаметно размещен и дополнительно защищен 180-литровый бак от ЗИЛ-130

савец! Коробка 6-ступенчатая от него же, а вот раздатка осталась родная от 66-го, но Вячеслав перебрал ее с заменой наших «квадратных» подшипников на импортные аналоги, после чего шум заметно снизился.

Надо ли уточнять, что подгонка силовой части потребовала других креплений и переделки поперечин рамы? Кроме того, рама была «обрезана» по краям. Но важно отметить, что увесистый дизель из соображений правильного распределения нагрузки был смещен как можно дальше назад.



Колеса 66-го едва узнаются: диски «переклепаны» для расширения колеи, болты изготовлены из нержавейки, а шины — внедорожные КИ-115А в размере 12.00 R18, применяемые на «Тиграх». А еще передние ступицы самостоятельно переделаны с возможностью «отключения» колес



официальное масло фестивалю



государственный партнер



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ШИНЫ ФЕСТИВАЛЯ



государственный партнер

Байкал-Шина
сеть шинных центров

Государственный партнер



всегда

Реклама ЗАО «Байкал-Шина»
Лицензия № БАТ-МС-433
(ИД)138, дата регистрации 01.07.2009

Государственный информационный партнер



Реклама ООО РА «Медиа-Сервис»

Официальный партнер



Основан в 1841 году

Реклама. Государственная лицензия №1481 от 30.08.2010

Информационный партнер и организатор шоу-программы



Реклама ООО РА «Медиа ХИТ»

Партнер природная питьевая вода



Реклама ЗАО «Иркутская дистрибуторская компания»

Информационный партнер



Реклама



В парке Вячеслава Золотухина из Краснокаменска есть Toyota Land Cruiser 100, но для поездок по бездорожью он создал собственную версию — Mega Cruiser Russia

В свою очередь это благоприятно отразилось на самом дизайне кузова, который по всем канонам классических джипов получился с «вынесенным» вперед мостом и коротким свесом. При этом сравнительно громоздкий двигатель не «торчит» высоко — для снижения центра тяжести он расположен как можно ниже, для чего понадобилось доработать поддон. И дизель вовсе не «залез» в салон, как у того же Hummer.

УЗЛОВАЯ ПЕРЕДЕЛКА

Да что там какой-то «Хаммер», здесь салон — не спартанская будка, а просторная и уютная, можно сказать круизная каюта с великолепным обзором. В ее основе — сдвоенная и «широкофюзеляжная» кабина от грузовика Isuzu Elf, соответственно, с «его» же интерьером, хотя и во многом доработанным. А вот задняя, то есть багажная часть заимствована от минивэна Noah! Чтобы состыковать ее с кабиной Elf, потребовалось расширить габарит вставками,



На раму кузов для надежности посажен на 12 опор, по опыту японцев, каждая опора сделана из трех резиновых подушек

него вещи как надо, тщательно, аккуратно. С использованием собственных ноу-хау в технологии. Подгонка деталей на высоте, да и все стыковые места с неизменной сваркой элементов незаметны. Например, передние двери в родном варианте имели вырезы под колесные арки, а сейчас они цельные, как будто такими их отштамповал японский конвейер.

Родные диски были переделаны как бы «наизнанку», в результате вылет каждого колеса вырос на 10 см, то есть колею удалось расширить на 20 см, что при такой высоте машины прибавило необходимой устойчивости. Резину поставил от «Тигра», она поменьше и полегче, чем родная от 66-го. Передние ступицы сделаны съемными, причем не при помощи быстрых, но малоресурсных «переключалок». Здесь Вячеслав применил куда более вечную конструкцию по типу закрытых резьбовых муфт зацепления на ГАЗ-69 и УАЗ. Требуется два спецключа и пять минут времени, зато все предельно надежно.



Колесо весит 80 кг, что заставило не раз укреплять кронштейн для запяски. Откидывается он вниз, что затрудняет доступ в багажник, но его цельную дверь в дальнейшем планируется переделать в более удобную двустороннюю

а заднее стекло делать оригинальное. Передний ансамбль не менее интересен. Крылья изготовлены с использованием таковых от ГАЗ-3307, капот оригинального производства, радиаторная решетка — сборная из двух решеток от Prado, фары от Delica.

Оба бампера собственно изготовлены, из металла. Вообще, Вячеслав не любит работать с пластиком, доверяет только металлу, и делает из



Пробные поездки выявили «сырые» участки в конструкции. Так, могучие момент и мощность грубо приложились на мосты с большим передаточным числом, «заточенным» под хилый бензиновый движок. Машина ехала рывками, с «катапультирующим» эффектом. В тюнинге джипов обычно поднимают число, а тут надо было снижать. Помимо этого машину изрядно трясло и подкидывало из-за жесткой подвески — снаряженная масса оказалась всего около 3,5 тонн, что шасси ГАЗ-66 почти не замечало.

Как ни странно, решение первой проблемы было найдено при помощи же ГАЗа — в арсенале завода отыскались более скоростные главные пары, примененные на автобусах. Второй вопрос оказался более заковыристым. Сначала экспериментировали с подбором рессор, но все как-то не удавалось добиться хорошего результата. Потом нашелся «гвоздь программы» — амортизаторы. Грузовик-то ко всему прочему еще и «парашютист»! Его амортизаторы так называемого двойного действия были рассчитаны на жесткое приземление, причем каких и в «Дакаре» не бывает. Вместо родных «прыжковых» Вячеслав установил переделанные амортизаторы от КамАЗа. Ко всему самые короткие и жесткие листы из пакетов рессор были изъяты.

ТОРЖЕСТВО НЕФОРМАТА

Вот тогда «Мега-Шишига» поехала как хотелось: плавно, мягко и при этом все равно очень уверенно — запас тяги позволял не прибегать к понижающей передаче в большинстве случаев, даже в метровом снегу на склонах. А снега здесь быва-

ет навалом, причем в условиях сопки формируется он специфично: где-то ветер его выдувает, а где-то наметает целые барханы.

К сожалению, наша с Вячеславом встреча проходила уже в условиях стаявшего снега, но и без того удалось вкусить прелести действительно неординарного во всех смыслах внедорожника. Такой огромный и порожний, он удивительно легко и мягко едет как по разбитому асфальту, так и по степи, испещренной бороздами и скальниками. Переваливается через канавы и камни как медведь, спокойной поступью, энергоемко и без всякого «сотрясения мозгов». Хозяин говорит, если машина загружена, то она и вовсе плывет как представительский седан.

Ландшафт здесь, в принципе, равнинный и твердый, но в 40 км отсюда начинается лес, с ямами и колеями. За неимением времени мы туда не поехали, но Вячеслав уже успел объездить много всего. Конечно, габариты не позволяют лавировать среди плотных стволов деревьев, но в данном случае потребности такой и нет — те условия эксплуатации.

Куда важнее, что зимой можно запросто выехать покататься на лыжах и сноубордах: в окрестностях Краснокаменска организованных трасс нет, а вот диких склонов сколько хочешь — выбериай на любой вкус, и «Мега-Шишига» без всякого подъемника доставит на место старта. Не досаждают ни шум, ни вибрация, хотя серьезной дополнительной изоляции не делалось. Снабжение теплом большого салона тоже без проблем.

Да, на том же ГАЗе есть примеры мелкосерийной постройки капотных вездеходов с цельнометаллическими кузовами на

шасси «Садко», но те машины очень тяжелые, с проблемными двигателями — без понижающей передачи и огромного расхода топлива по бездорожью ездить не могут. Пресловутый «Тигр» на БТР-овской подвеске с 7 тоннами живого веса и электронноуправляемым дизелем тоже не конкурент. А детище Вячеслава везде едет непринужденно и экономично — на трассе при 80 км/час расходует всего около 13,5 литров.

Постройка машины заняла полтора года, но с того времени уже прошло три года! И удивительно то, что машину до сих пор почти не знают не только в регионе, но даже в самом Краснокаменске —

Василий ЛАРИН,
фото автора



Пожалуй, даже среди американских внедорожников не отыскать подобных «уничжений» для Toyota LC 100



Баранка приспособлена от легковой Honda — при рулевом механизме от 5-тонного Нипо ее меньший диаметр не сказался на усилиях, зато управление с ней более острое и быстрее, чем у грузовиков



«Каюта» свободно размещает 3 человека сзади, не очень тесно и вчетвером, впереди двойное пассажирское сиденье от Ниссе, которое «крутится» и складывается в столик