



Коробка отбора мощности пригодилась для привода лебедки ГАЗ-66. Но ей, расположенной сзади, не всегда удобно пользоваться. И колеса-ми уже не поможешь



Утилитарная версия Safari не имела гидроусилителя руля. Сейчас есть — с насосом от HiLux



Местные джиперы не жалуют «бензинки». Но на западе России «котлеты», напротив, строят с использованием мощных бензиновых моторов. Как показала первая практика Олега, «шестерка» ТВ42 работает даже в воде

Ушло то время, когда шведские мосты (с неправильно присвоенным названием Laplander) были эксплуатационным пугалом — мол, запчасти в соседнем колхозе не найдешь. И пришло осознание — именно они один из



Приходится признать — в off-road движении уже никого не удивляют просто лифт, силовой обвес и 35-38-е колеса. Настало время прототипов, в которых речь не идет всего лишь о внедрении в УАЗ японских дизелей и коробок. Да и ульяновские редукторные мосты далеко не предел мечтаний. Но серьезный тюнинг у Олега Кузнецова начался именно с впечатлений об уазовском «портале». После того как отечественный внедорожник вытаскивал из грязи его подготовленный Safari. Правда, представления о том, какими должны быть балки с «бортовниками», сложились свои.

ШВЕДСКИЙ ПОРТАЛ

считанных вариантов получения большого клиренса. В общем-то, этот «портал» и стал основой будущей конструкции. А все, что выше, попало случайно.

Когда-то Safari в кузове Y60 был пожарной машиной, видимо, аэродромной. Длинная база, два места, кузов, рессорная подвеска, карбюраторная «шестерка» ТВ42 и грузовая «механика» с коробкой отбора мощ-

ности. Хорошая заготовка с пробегом 6 тыс. км, не более. У которой, к тому же, предстояло удалить все лишнее.

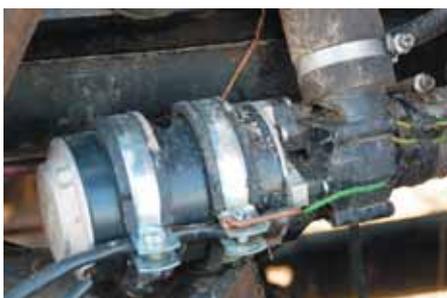
Например, 1200 мм рамы и все переднее оперение, которое частично заменил рифленый алюминий. Не вписывались в концепцию будущей «котлеты» и рессоры, непонятно каким образом оказавшиеся на Y60. Впрочем, тут нужно поподробней.

Массивные, фактически грузовые балки было решено обеспе-



чивать пружинной подвеской. В сущности, она создавалась с нуля. Задний мост после обрезки садился на новое место, передний по сравнению со штатным выкатывался на 100 мм вперед. А на раме — только «штыри» под втулки рессор. Кронштейны для крепления амортизаторов, площадки под пружины, крепления для продольных рычагов пришлось варить, исходя из габаритов мостов. Причем, благодаря колесным редукторам (они, как известно, внешнего зацепления) при выборе амортизаторов с пружинами удалось обойтись штатными деталями Safari безо всяких лифт-комплектов. Другое дело «лыжи», подбиравшиеся от TLC 70 и TLC 80, и их крепление, которое создавалось заново. Специально для шведских балок варились реактивные тяги — из толстостенных котловых труб. И по-новому формировалась рулевая трапеция, ставшая симбиозом тяг Volvo и Safari. Наконец, для перехода на диски Safari вытаскивались ступичные проставки. В общем, глобальная инженерная работа, выполненная с чистого листа.

Ради развесовки и исключения нежелательных контактов за кабину был перенесен радиатор. Обдувают его два вентилятора — принудительно включаемый и работающий от датчика. А прокачивать охлаждающую жидкость через весь автомобиль помогает дополнительный электрический насос.



В систему охлаждения внедрен дополнительный насос — чтобы прокачивать жидкость по значительно удлинившимся магистралям



Всю подвеску пришлось создавать с чистого листа. Причем безо всяких тюнинг-комплектующих, только с использованием японских деталей и труб



Коробка отбора мощности оказалась кстати — для привода лебедки от ГАЗ-66. Массивный механизм, работающий в обе стороны, будучи установленным сзади, также играет положительную роль в развесовке. Правда, первые соревнования показали, что все тяговые прелести перечеркнуты тем, что механические лебедки работают только в нейтральной передаче коробки — колесами уже не поможешь. Поэтому придется нарушать развесовку и вешать спереди электрического помощника. Как ни крути, а 44-й Bogger всего лишь один из инструментов для борьбы. Нынешние контрольные точки в трофи-ориентировании или, точнее, подходы к ним иной раз требуют именно мощной и надежной лебедки.

Это пока единственное замечание к машине. Несмотря на то что первые соревнования ограничились тремя часами, можно делать кое-какие положительные выводы. Например, карбюраторный ТВ42 работает в воде. Помогает отсутствие управляющей электроники и радиатор с вентилятора-

ми, установленный явно выше возможной «ватерлинии» — в этот раз приходилось «погружаться» на метр тридцать или даже чуть глубже. За счет свесов, которых попросту нет, прототип хорошо справляется с крутыми берегами. Потенциал же мостов пока не исчерпан ни по клиренсу, ни по тяге. Колею глубиной 540 мм еще нужно найти, а с главными парами отношением 7,56:1 Safari легко обходится без ставшего модным в off-road спорте «автомата». Олег продемонстривал это, забравшись на стоящие почти вертикально бетонные плиты высотой более полутора метров.

По сути, это новый уровень развития, который не достичь, используя традиционные подходы к внедорожному тюнингу. Конечно, есть еще опыт и элементарная удача. Однако нужно констатировать: заявленная организаторами местных трофи Кубков необходимость открытия нового класса — вынужденная мера. «Просто» джипы ушли в тень нового витка off-road эволюции.

Максим МАРКИН
Фото автора

БАЙКАЛАВТОИМПЭКС

- Запчасти для японских а/м
- СТО
- Продажа и замена

→ Двигателей,
→ КПП,
→ Деталей кузова,
→ и подвески

- Эвакуатор

☎ 616-696, 612-698

