



# ПРОТОТИП КАСТРИЦКОГО

Нет, читинец Алексей Кастрицкий не изобрел велосипед и ничего другого пока не запатентовал. Он всего лишь построил «котлету»: экстремальный внедорожный прототип, коими сегодня уже никого не уди-

вишь — где-то на диком западе даже существуют конторы, предлагающие готовые модели или узлы для сборки. Плати несколько десятков тысяч долларов и пользуйся плодами чужого труда в свое удовольствие.



Впереди лебедка электрическая, а вот сзади будет монтироваться механическая от Nissan Safari



Межколесные блокировки принудительные с электрическим приводом



Типичной особенностью компоновки являются установка радиатора и аккумуляторов сзади кабины, здесь же бак

Но в том то и дело, что Алексей сделал это сам, по-своему оригинально, интересно, а главное — недорого, с использованием подручных узлов и агрегатов. И вряд ли с его опытом в теме off-road можно усомниться в неправильной концепции прототипа и неверном выборе основных компонентов. Так, в постройке машины «приняли участие» модели Land Cruiser четырех прославленных поколений! Двигатель 15 В и коробка с раздаткой от LC60, рама и часть кузова от LC78, мосты от LC80, а сцепление и корзина от LC105. Или вот еще знаменитый сподвижник — задняя механическая лебедка от Nissan Safari. Такой вот «звездный» набор. И ничего самодельного, только серийные заводские узлы и



Пружины и амортизаторы фактически стандартные от LC



Читинец Алексей Кастрицкий с позывным «Бешеный» до того ездил на экстремально подготовленном УАЗе, теперь пришла очередь прототипа собственной постройки

агрегаты, что кроме всего обеспечивает полную ремонтпригодность.

Конечно, от себя — это работа по сплаву всего в одно целое, работоспособное и надежное. И здесь понадобилось учесть много всего. Например, насколько хорош грузовой по сути 4-цилиндровый 4,1-литровый атмосферный дизель, настолько

этот чугунный агрегат с механическим ТНВД и тяжел в плане компоновки. Поэтому его пришлось сдвигать как можно дальше за переднюю ось, а систему охлаждения с использованием двух электровентиляторов и вовсе монтировать за кабиной. За креслами в салоне размещены аккумуляторы, там же предусмотрено немного места для мел-



Есть и экзотические элементы — например, фары от танка



За креслами предусмотрено немного места для «походной» оснастки и поклажи



Если можно так сказать, интерьер прототипа сохранился вместе с кабиной от LC78

кого багажа. По расчетам, с условием сохранения колесной базы LC78, развесовка по осям вышла очень близкой к идеальной формуле 50:50. Да и снаряженная масса получилась сравнительно невелика — около 1800 кг.

Как можно видеть, в этой фотосессии прототип фигурирует еще на «дежурных» 33-х колесах, отчего машина смотрится скорее как багги, нежели трофейный снаряд. Просто здесь он еще в ожидании своих боевых грязезавров — не менее чем 38-е Bogger, а то и 42-е, которые появились к началу «Майоффки-2011» — мероприятие, на котором Алексей участвует и где, собственно, состоялась боевое крещение прототипа в его законченном виде. Кстати, резина, наверное, единственная составляющая, при выборе которой ни о каких компромиссах речи не идет. И комментировать здесь нечего.

**А** вот по части вспомогательных элементов эконом-решения не только в ходу, но даже очень оправданы. Делать те же крылья из резины транспортировочной ленты смысла никакого нет. На эту роль замечательно подошел прокладочный пластик, применяемый при перевозке листового металла — очень легкий и достаточно эластичный материал, который обходится в «копейки». Не слишком прочный, но в случае его сильного повреждения поменять на новый проблем не составит. В общем-то, в данном случае удалось сэкономить и на приобретении ответственных агрегатов. Так, мосты удачно получилось найти за ту же цену — 80 тысяч рублей, за которую были проданы военные мосты от УАЗа, на котором Алексей выступал до того.

Да, мосты не порталные, к тому же пружины и амортизаторы фактически стандартные. И если впереди амортизаторы от LC80, то задние и вовсе подобраны от Corolla — с ними удалось довести плавность хода до приемлемо-комфортного уровня, а поме-

нять, опять же, не сложно и не дорого. Но ставить рекорды по клиренсу и максимальным ходам подвески Алексей и не стремился. Как показывает его опыт, в этом нет необходимости. Главное — достаточный запас тяги на низах, соответствующая резина и 100%-ые межколесные блокировки.

С первым и вторым все сказано и понятно, да и третье условие ни для кого не секрет — оно позволяет надежно компенсировать диагональное вывешивание. Здесь межколесные блокировки именно полные принудительные, с электроприводом. А если проваливаться в болотах, так при этом уж лучше «опираться» на стандартные мосты, чтобы колеса не уходили в жижу целиком, и была возможность подсушить хай-джек. В этом случае процесс вызволения будет легче и быстрее, нежели когда конструкция машины не оставляет на поверхности болотины ни колес, ни силовых элементов кузова. В планах также выведение выхлопного тракта вертикально вверх.

Едет прототип на стандартных колесах почти как обычный джип, разве что шумнее. А с учетом равнозначной развесовки даже можно говорить о каких-то преимуществах в управляемости. На трассе на 33-х колесах можно запросто идти до 140 км/час, и не испытывать ни сильной тряски, ни раскачки. При этом шасси позволяет прыгать с отрывом колес — энергоемкость с большим запасом. То есть, до места «боевых действий» можно легко и быстро добраться своим ходом.

И все же, задача прототипа в его полной экипировке — это экстрим-трофи, где действуют свои особенные законы передвижения. На БМШ-2011 прототип Алексея предстанет после участия в тяжелейших майских соревнованиях, так что оправданность концепции машины будет известна не только по списку «доработок», но и по реальным делам.

Василий ЛАРИН



Артикуляция мостов не выдающаяся, преодоление «диагоналки» возложено на жесткие межколесные блокировки



«Майоффка-2011» — поплавать с полным погружением колес все же пришлось, причем запланированные 42-е Bogger к соревнованиям подойти не успели, ездил на отечественной тракторной резине

ООО «Вода Байкала»

# ВОДА Байкала

- ДИСПЕНСЕРЫ ДЛЯ СОВРЕМЕННОГО ОФИСА
- ПОМПОВЫЕ НАСОСЫ

Иркутск, Академгородок, ул. Улан-Баторская, 3, офис 205  
тел./факс: (3952) 422-951, 67-48-48, 650-449

Реклама ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

В БУТЫЛЯХ ЕМКОСТЬЮ 19 л