



Рабочие дисковые тормоза от Suzuki Escudo, как и ступичные подшипники. Сами ступицы — оригинальные, выточенные



Ступичная обгонная муфта также заимствована у Escudo. Вместе с заваренным межколесным дифференциалом она играет роль его жесткой блокировки



Использованы два принудительно отключаемых электровентилятора. Один расположен перед радиатором



Генератор достался от 1JZ и был перенесен вверх. Основная его задача — крутить лебедку

В off-road спорте у одного экипажа «Нивы» обычно короткая жизнь. Отъездит в классе «стандарт» несколько соревнований и переходит к другим новичкам — в трофи. Новый опыт просто невозможно реализовать в условиях отсутствия рамы, слабой трансмиссии, крутильного двигателя. Все это знали и Владимир Корчевский со Степаном Хитровым. Знали и, тем не менее, решили доказать — «Нива» способна на большее. Взяв в прошлом сезоне победы сразу в двух местных Кубках (Иркутской области и Восточной Сибири), они остались на ВАЗе. Но перешли в класс выше — «Нива», само собой, теперь очень далека от стандарта.



Родные поворотные кулаки протачивались под ивекоские подшипники. Это промежуточное решение — сейчас готовятся новые усиленные детали



Новые задние полуоси с 26 шлицами больше тольяттинских по диаметру и выполнены из легированной стали



Корпус маятника выполнили из стали, ось — из стабилизатора Land Cruiser 80, подшипники японские



Корпус переднего редуктора — такой же как задний, только с отрезанными чулками

## ДЕЛО ПРИНЦИПА

Далекий от стокового клиента Silverstone размерности 31x10,5-15 — это только видимые отличия. Вопреки многим подготовленным «Нивам», которых принято ставить на рамы, эта никак не выдает апгрейда. Впрочем, если хорошо приглядеться... Но даже тогда 21-я не пыхнет из трубы черной дизельной копотью, а под днищем обнаружится картер родной коробки. Стандарт? Все интересное скрыто внутри отсеков и узлов.

А зачем «Ниве» импортный мотор? Владимир со Степаном считают, что и с родным можно получить хороший момент в диапазоне оборотов от холостых до средних. Достаточно поставить низовой распредвал, «четырёхступку» от «копейки» с передачами пониже и главные пары 4,44. Да выточить пакет шестерен в «раздатку», который поменяет передаточное отношение с 1,95:1 на 3:1. Хотелось бы впрыск — карбюратор заливавет на склонах. Но это пока в планах. А пока двигатель полу-

чил генератор от 1JZ, радиатор от 213-й «Нивы», два принудительно отключаемых японских вентилятора, шкивы Chevy-«Нива» и японский ручейковый ремень, подобранный по длине.

Основной же задачей для создателей стало **устранение конструктивной слабости ходовой и трансмиссии**. О ней в джиперской среде разве что байки не ходят. И сразу скажем, что победить водскую генетику с использованием только местного промышленного потенциала не получилось. Развал советской индустрии сказался даже на внедорожном тюнинге. Так, специальная легированная сталь заказывалась в Челябинске, а некоторые токарные работы выполнялись во Владивостоке — мастером, создавшим «Ниву» в схожей «комплектации».

Спереди, если не принимать во внимание новые кронштейны на балочке и 15-мм проставок под верхними шаровыми, вроде бы все



обычно. Но за поддоном картера проглядывает задний редуктор. Точнее, его стальной корпус с обрезанными чулками, посаженный вместо двигателя на поперечную балку. Впрочем, это единственное видимое изменение. Не сразу поймешь, что приводы здесь от Chevy-«Нива», в 24 шлица. Не виден самоблокирующийся винтовой дифференциал, лишенный сателлитов. И тем более скрыты от глаз подшпипники грузовика Iveco, под которые протачивались поворотные кулаки. И маятник. Его стоит отметить особо — незначительная, казалось бы, деталь, но на бездорожье попадающая в группу риска. Поэтому с ней поступили кардинально. Корпус по образцу выточили из стали, ось изготовили из стабилизатора от TLC 80, а подшпипники подобрали из японских.

Задний мост даром, что... мост, но также — слабое звено. Предел его прочности, пожалуй, даже ниже, чем у прославившегося «грибками» ульяновского «портала». Полуоси тонкие, рассчитанные на 29 родных колесных дюймов, сам мост загруженный... Чтобы решить эти проблемы, пришлось фактически пересмотреть всю конструкцию. Наружное обваривание балки металлом и полуоси с 26 шлицами (вместо 22) из упомянутой легированной стали было лишь началом трудоемкой и глобальной работы. Не ограничиваясь только усилением, ребята выточили

оригинальные ступицы, заключив в них подшпипники от Escudo. Межколесный дифференциал заварили, воспользовались дисковыми тормозами от того же Suzuki. Наконец, на правой ступице появился механический хаб, также эскудовский.

Оригинальная получилась схема. В дорожных условиях момент приходит только на левое заднее колесо, правая полуюсь крутится вхолостую — колесная формула 4x3, не иначе. Однако на бездорожье ступичная обгонная муфта включается, и в таком виде заваренный дифференциал имитирует жесткую блокировку.

Сложная своей неизвестностью конструкция? Владимир со Степаном отмечают, что в России их «Нива» с такой подготовкой только третья. Об off-road судьбе питерского ВАЗа ребята сказать затрудняются, однако тольяттинский внедорожник из Владивостока испытания прошел успешно. Более того, нынешним летом его владелец своим ходом отправится под Санкт-Петербург на трофи «Ладога» — все-таки серьезный аргумент. А нашему экипажу лишь предстоит проверить джип в местных Кубках. Есть все основания полагать, что проверка пройдет успешно. Во всяком случае, создатели не собираются отказываться от своей идеи — доказать, что «Нива» способна побеждать.

**Максим МАРКИН**  
Фото автора и создателей



Балка моста усилена, тяга Панара разрезная, вокруг используются пружины и амортизаторы от Chevy-«Нива». Лифт сзади — порядка 2 дюймов



Чтобы исправить крутильный характер вазовского двигателя, был установлен распредвал с низкими кулачками



Вот как выглядит корпус переднего редуктора, будучи установленным на поперечную балку



В больших ходах колес нет необходимости, их должны компенсировать блокировки

ООО «Футуро» - реклама, товар сертифицирован  
Лицензия №022228 от 28.07.2005

**Пиротехническое оформление вашего праздника!**

Футуро

[www.futuro.irkscat.ru](http://www.futuro.irkscat.ru)  
тел.: 758442

**CHECK ENGINE\***  
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ЯПОНСКИХ А/М

**Двигатели, АКП, оптика, кузовные детали, элементы подвески, шины, диски**

**установка, обслуживание гарантия, оформление**

\* проверьте двигатель

Иркутск, ул. Рабочая 2 (рядом с ТЦ «Меркурий») тел. 68-53-53, 62-05-25, тел. 8-9500-83-13-13 ул. Баррикад, 60 Г, тел. 720-888

реклама. ИП Пуньяева С.Г.