



Блок рычагов управления трансмиссией с передней панели переключал на заднюю стенку, а на его месте появились отопители



Для размещения радиатора пришлось делать стилизованный «нос»



Для дизеля TD27T пришлось наращивать кожу



Из-за конструкции поддона и мощной хребтовой рамы двигатель удалось разместить только с некоторым осевым смещением



Самодельная жесткая крыша с утеплителем, люком и потолочными полками привнесла в кабину тепло, уют и функциональность

Если вспомнить, то подобный Pinzgauer 1981 года выпуска с колесной формулой 6X6 уже принимал участие в БМШ четыре года назад, но то была машина фактически в стоке и приехала к нам из Бодайбо. А вот иркутянин Владимир Вологдин пошел дальше: сохранив все основные достоинства этого серийного, но во истину эксклюзивного малотоннажного вездехода, доработал машину согласно собственным требованиям к ездовому и бытовому комфорту. Для чего пришлось вмешиваться в конструкцию.



КОНВЕРСИЯ

A+C Steyr Puch Pinzgauer 712 (таково его полное название) — необыкновенный во всех отношениях транспортер. В разработку на фирму Steyr Daimler Puch заказывался военным ведомством миролюбивой страны Швейцария еще в 1968 году, с расчетом на эксплуатацию в горной местности, а руководителем проекта стал не кто иной, как Эрих Ледвинки, сын знаменитого Ганса Ледвинки — некогда главного конструктора на чешском заводе Tatra.

Отсюда и конструктивная схожесть вездехода с известными у нас грузовиками. Прежде всего — это уникальное шасси с хребтовой трубчатой рамой, полностью независимой подвеской и хитроумной трансмиссией, где нет ни карданов, ни ШРУСов! Зато есть скрытый в полости рамы привод, качающиеся полуоси одного размера, колесные редукторы с внешним зацеплением и гидравлическое управление всего и вся — жестко подключаемого переднего моста, задней межосевой блокировки и блокировки всех трех межколесных дифференциалов! Единственный короткий кардан идет от коробки к раздатке, причем последняя тоже синхронизирована, так что пониженную можно включать на ходу, а в случае «гибели» основной КП раздатка может временно выступить как обычная 2-ступенчатая коробка.

В общем, полный привод здесь уже в стандарте выполнен так, что вряд ли можно что-то серьезно «тюнинговать»,

разве что менять амортизаторы и резину. А вот «источником» крутящего момента как раз пришлось заняться. Запущенный в серию в 1971 году, Pinzgauer изначально оснащался 4-цилиндровым 2,5-литровым бензиновым двигателем с двумя карбюраторами и воздушным охлаждением.

В силу времени или еще каких обстоятельств, несмотря на свою простоту, архаичная система питания барахлила и не поддавалась настройкам, а расход бензина стал доходить до 40 литров! В общем, двигатель работал совсем не как швейцарские часы. Воздушное охлаждение особо не грело кабину в зимний период. Да и сама «полукабина» со складным брезентовым верхом и фак-



Убранство кунга осталось без изменений, разве что вместо бензинового установлен дизельный обогреватель, а наряду с пассажирскими функциями, бывшая санитарка теперь перевозит и квадроцикл



тически без всякой изоляции не годилась на роль надежной «теплушки».

Началась капитальная доработка машины. Прежде всего — по замене двигателя и коробки. На роль новой тяговой силы был выбран подходящий по габаритам TD27T от Nissan Terrano, причем в паре с его же АКП. Но первые попытки установить ни к чему не привели: родной двигатель скомпонован почти «лежа», и японский чугунный дизель, особенно в силу конструкции емкого поддона, «лезть» не хотел — мешала труба хребтовой рамы.

Но если двигатель с большим трудом, буквально наискосок, с использованием высокого кожуха от УАЗ-буханки и размещением радиатора в носовой части кабины, все же удалось втиснуть на место прежнего, то от громоздкой АКП с РК пришлось отказаться — никак не компоновалась. Вместо нее установили МКП от грузовичка Nissan Condor, с условием переделки кардана к родной раздатке.

И как после этого поехал Pinzgauer? Неплохо, хотя с учетом того, что родные шины 245/75 R16 заменили на Maxxis Bighorn 305/70 R16, которые соответствуют 33-му размеру, динамики и тяги турбодизеля маловато — на бездорожье понижайку при-

ходится включать чаще, чем хотелось бы. Так что в дальнейшем возможна установка другого дизеля. А вот в более мощных колесах надобности нет: клиренс и так свыше 340 мм, к тому же штатная ниша под запаску, интегрированная в кунг, большего размера колесо уже и не вместит. На твердых покрытиях запаса мощности хватает, тем более быстрее 60-70 все равно ехать не стоит — начинают довлеть шумы и вибрации.

И все же новый мотор буквально преобразил Pinzgauer — хотя бы даже по расходу топлива, чьи показатели позволили отказаться от установки допбака даже при не очень-то емком штатном — всего 75 литров. Теперь и его вполне хватает съездить на охоту-рыбалку и плюс обеспечить питание топливного обогревателя. А вот здесь, собственно, мы подошли к другому уровню доработок — в угоду бытовым удобствам.

Как известно, подобная техника не балует комфортом, поэтому пришлось создавать уют своими руками. Первым делом для кабины изготовить жесткий утепленный верх, но не забыть про люк и скрытые полости для мелкой поклажи, а заодно защитить кабину наружным каркасом безопасности. На передней панели установить два отопителя от ГАЗ-3307, в связи с чем

замечательный блок рычагов гидроуправления трансмиссией перенести на заднюю стенку. Под радиатор пришлось видоизменить облицовку кабины, сделав ее более «носатой». После всех доработок передок машины заметно потяжелел, поэтому необходимую здесь лебедку сделали съемной — вне «работы» она убирается в кунг.

Кстати, о кунге. Это медицинская версия вездехода, и «будка» объемом 5,5 кубов сделана основательно — крепко, герметично, с тремя спальными местами. За ненадобностью ничего принципиального в ней переделывать не пришлось, разве что для перевозки квадроцикла изготовили погрузочные трапы и крепления. Вместо штатного обогревателя на бензине был установлен мощный дизельный обогреватель, и в этой же нише удалось разместить воздушный фильтр от грузовика. При этом ставить шноркель нужды не было — воздухозаборник здесь и без того выходит на уровень крыши кабины.

Вот так самобытный европейский внедорожник ничуть не утратил своего раритетного шарма, но с привнесением в него опыта и умения российского пользователя стал куда более приспособленным к нашим современным условиям.

Василий ЛЯРИН



Даже с 33-ми Maxxis клиренс получается свыше 340 мм



С заменой архаичного воздушника на дизель в родной приборной панели появился аналогичный по дизайну датчик температуры, от УАЗа



В подвеске за три года эксплуатации пока менялись только амортизаторы