

# ТРАКТОР

Стиль вождения Дениса Селезнева полностью соответствует его позывному — «Змей». Колеса не разбортирует, трансмиссию не рвет. Там, где другие ломаются напролом, ищет обходные пути и в любой тяжелой ситуации переходит на лебедочную тягу. В общем, ползает,

а не летает, точно просчитывая траектории и сохраняя ресурс агрегатов. Не сложно понять, что и внедорожник он строил, исходя из собственных представлений об езде по бездорожью. Строил-то внедорожник, а получился... трактор.







8-слойная *Belshina* размерностью 42x13,6-20 надета на диски от трактора МТЗ, в которых пришлось просверливать восемь отверстий под шпильки мостов. Колесо в сборе весит более 70 кг, и это не рекорд. Жаль, с гайками беда — подобрать открученные не удастся, резьба дюймовая

Редукторными мостами от армейского грузовика Volvo серии 300 никого не удивишь даже в Сибири. Есть уже несколько аппаратов. Другое дело, что все они отличаются — «надстройкой» над порталной основой, тяговым потенциалом, в конце концов, замыслом. **Денис, создавая машину, хотел получить простоту, внушительный запас прочности, небольшой вес и возможность легко двигаться в глубоких колеях.**

По простоте построенному TLC 70 трудно найти равных. Никаких А-образных рычагов и прочих сложных схем, увеличивающих артикуляцию, однако ставящих под вопрос выживаемость в тяжелых условиях. Рессоры да амортизаторы (спереди, правда, сдвоенные) — что может быть банальней? Тем не менее, строя эту конструкцию, Денис не обошелся без, прямо скажем, переосмысления всего того, что было сделано до него.

Первое, что обращает на себя внимание — цилиндр на переднем мосту. Гидростатическое рулевое управление давно известно по строительной и сель-

хозтехнике. А также в американском рок-кроулинге, где отсутствие механической связи между рулем и колесами позволяет добиваться огромных ходов подвески. Но, забравшись на земляной холм, Сгуйсет не демонстрирует какой-то феноменальной артикуляции. Оказывается, Денис больше отталкивался от тракторного предназначения гидростатического рулевого. При штатных межколесных блокировках шведского «портала» с вакуумным приводом риск зависнуть в «диагоналке» равен нулю. Шансы же при 42-х колесах порвать в колее червяк-ролик и длинные тяги велики. Теперь последнее — два коротких обрезка. А механизм сменил гидроцилиндр, в котором фактически нечему ломаться. Причем Денис сразу отбросил мысль подогнать к Toyota тракторную «гидростатику» (слишком сложно), купив фирменный комплект Trail Gear для 4Runner за океаном. Конечно, пришлось повозиться, соединяя вольвовские тяги с американскими поршнями, прокладывая магистрали к тойотовскому ГУРу да устраивая охладитель в виде масляного радиатора от ГАЗ-53. И разориться на синтетический Dexron. Но результат того стоил — при уменьшившемся к тому же радиусе разворота в глубоких колеях орудовать рулем стало гораздо легче. Пройденная же этим летом Тофалария доказала живучесть такой схемы. Кстати говоря, на фоне проблем с обычным рулевым управлением у других участников пробега.

Впрочем, одним лишь заморским цилиндром интересные решения в этом TLC 70 не заканчиваются. Казалось бы, рессоры да рессоры, но и в них заложена своя идеология. Денис подбирал их таким образом, чтобы они выдерживали



Наварка площадок да устройство новых креплений рессор на раме. Кстати, задний мост — это третий у трехосника Volvo C303. Редуктор, как видно, расположен по центру, а у двухосника он справа — удобнее для тойотовской «раздатки»



Гидроцилиндр обеспечивает 6 дюймов между крайними положениями поршней. Есть и 8-дюймовый, «прокачать» который штатным гидросилителем невозможно. Уголок сверху прикрывает шланги



В стыковке поршней гидроцилиндра с вольвовскими тягами была определенная сложность — резьба на последних дюймовая. Стремянки рессор от КраЗа



Денис Селезнев не стал городить мудреную подвеску — всего лишь рессоры да амортизаторы. Зато ломаться нечему



Задний кардан после переноса рессор вниз мостов приобрел достаточный для нормальной работы крестовин угол. Передний тоже, но там на всякий случай используется сдвоенная крестовина от Surf



Низкооборотный 1PZ неплохо подходит мостам, однако в этом сочетании Cruiser по динамике — настоящий трактор





вали вес редукторных балок и колес. В итоге спереди — пакеты от грузовичка Mazda Titan, сзади — три листа от «Бычка». Связь жесткая, но ходы колес опять же компенсируют блокировки. Надежность важнее! Ей отвечают даже стремянки, заимствованные у КраЗа. По внешнему виду — камни колоть! Та же оценка приходит на ум при взгляде на задний кардан — зилковский, от «ступы» — с крестовинами ГАЗ-53 и TLC 80.

**И**менно карданные валы заставили внести в конструкцию изменения. До того пакеты рессор располагались над балками, и угол у обоих карданов был критический. Тем более что задний «искривлен» еще и по горизонтали. Теперь оба вала работают с допустимыми перекасами.

У такого решения была еще одна причина. С рессорами «над» Cruiser получился чересчур высоким. Как итог при узкой «резине» (ширина 13,6 дюймов) — небольшой угол опрокидывания. Разумеется, его не измеряли, однако на склонах это было ясно и так.

В общем-то, склоны до сих пор не самое сильное место этого Cruiser — высок, узок. И в болоте лучше бы иметь при 42-х колесах дюймов 20 ширины. Зато колея берется им играючи, в том числе ураловская. Ширины немного не хватает, но клиренс — с запасом. Под редуктором 47 см, под чулками все 56! Упал — и ползи, мосты позволяют!

В том числе по передаточному отношению. Увы, 7,1:1 у мостов в сочетании с тойотовской «раздаткой» владельца не устраивают. На первой пониженной — почти ползком. А крейсерская скорость, скажем так, оставляет желать лучшего, что доказал пробег в ту же Тофаларию. В общем, трактор! И какие тут возможны выходы? Поставить вместо атмосферной «пятерки» 1PZ турбированный 1KZ? Или поменять главные пары? Скорее, второе. Хотя Денис, признаться, задумывается о продаже. Неинтересно, когда из автомобиля уже нечего выжать.

Максим МАРКИН  
Фото автора

**ФОТОГАЛЕРЕЯ И ОБСУЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ НА WWW.AUTOMARKET.SU**



Ходы колес невелики — при штатных блокировках у шведского «портала» большая артикуляция мостов и не нужна



Между чулком моста и поворотным кулаком — пыльник, прикрывающий ШРУС. Он, в свою очередь, прикрыт металлическим рычагом. Чтобы повредить резинку, нужно постараться. Любопытно, что все запчасти к балкам доступны через Интернет-магазины. Цены, в общем-то, сопоставимы с тойотовскими



Спереди по два амортизатора — колебания значительных неподрессоренных масс нужно гасить