



С 2006 года для пилота Павла Слюнкина (справа) и штурмана Владимира Михайлова «Глухарь» стал одной из важных составляющих жизни

НЕ БОГИ «ГОРШКИ» ХОНИНГУЮТ

Может и странно, что такие высокие материи хотелось бы приложить в отношении всего лишь утилитарного джипа, но он того заслуживает. И шел он по науке эволюции: в отличие от ярких оригинальных, но нередко «разовых» проектов, здесь все выстрадано временем, нарабатывалось и строилось по винтикам, зато с очевидными практическими результатами!

Когда изработанный УАЗ-469 (1984 г. вып.) еще в 2006 году достался в руки друзьям и любителям природы Павлу Слюнкину и Владимиру Михайлову, сначала они были рады и его базовым ценностям. Это сейчас от машины родными остались только кузов и рама, а тогда всего лишь поставили «пятакую» резину и с удовольствием ездил в лес: застревали, пробивали баки, но были счастливы. А что где-то существуют параллельные миры с организованным трофи-экстримом и джип-тюнингом, ребята только догадывались. О тех же протекторвах что-то слышали, но живьем, как инопланетян, не встречали.

Но со временем первобытное отношение к джипу и бездорожью переосмысливалось. Условия автономных поездок требовали повышения уровня проходимости и живучести, но вместе с тем нужны были примеры для вдохновения. С партизанщиной было закончено, поставили лебедку и пошли в «свет» — начали участвовать в джиперских соревнованиях, по случаю чего спонтанно родился и позывной экипажа — «Глухарь».

МЫ В ТАКИЕ ШАГАЛИ ДАЛИ...

Но постепенно «Глухарь» рос, мужал и функционально развивался, показывая чудеса даже со своим УМЗ.

Первый лифт сделали умеренный, однако с ноухау: проставками для кузова стали 12 резиновых подушек от «Газелевской» кабины, с усилением их стальными втулками. Сие сразу сказалось на комфорте — в «подрессоренном» салоне стало мягче и тише. Пороги

Есть в астрофизике такое понятие: горизонт событий — некая еще наблюдаемая во вселенной граница, но за которой уже непонятно, что происходит и по каким законам космоса существует. Так и в тюнинге зачастую: вот, вроде бы, достигли желаемого, но всегда появляется незримая линия, которую хочется придвинуть вновь. И вроде бы, шаг за шагом к ней подступаешься и получаешь, что хотел, но оказывается, что горизонт событий еще отодвинулся дальше и ждет новых усилий в освоении.

ГОРИЗОНТ

кузова обрезали, сварили первый и неказистый, но силовой бампер, подножки, «поджали» выхлопной тракт, а новые топливные баки разместили в салоне. Баки взяли 55-литровые от «буханки», и это избавило от

в такой экипировке «Глухарь» уже был посвящен в класс «экстрим», и ему открывались новые горизонты событий: успешно состоялись одиночные рейды в разные топи и дебри, в соревнованиях тоже пришли пер-



дополнительного запаса.

Но главное, доселе «колхозный» УАЗ поставили на военные мосты с задним самоблоком, и на новые колеса с клякстными шинами Silverstone X-Treme. Пока 33-го размера, но и так «Глухаря» стали выделять из прочих УАЗов мужики из глубинки и при случае интересоваться — а где и за сколько взяли резину. Вместе с тем

вые успехи, что было связано и с «человеческим фактором» — экипаж набирался опыта.

По части эргономики и удобств монашеский уровень принимался как должное, но что-то самое необходимое предприняли. По-своему ценным тюнингом стало переоборудование дворников: вместо архаичных и «слепых» с верхним расположением, внедрили нижние от Patriot. Таким образом, получили куда луч-



Уникальная комбинация приборов: УАЗовские датчики, «Прадовский» тахометр, «модный» указатель температуры масла АКП (установлен дополнительно) и все стандартные сигнальные лампочки, предусмотренные японской электросхемой



О таком ли «интерьере» — с контроллером АКП и двумя педалями или хотя бы нижним расположением «дворников» мог мечтать некогда обычный УАЗ-469?



Август 2011-го. Экспедиция в Тофаларию. Здесь приходилось не только ездить, но и много «плавать», в том числе когда пилот и штурман по пояс в воде. Но дизель спокойно работал даже с полностью «затопленным» процессором



СОБЫТИИ

ший обзор и режимную схему работы щеток. А еще сменили передние родные «сидулки» на кресла от немецкого микроавтобуса — стало удобней.

Коробка и раздатка оставались родными, и это уже напрягало во всех смыслах. К выходящей первой передаче как-то приспособились, но раздатка срочно требовала «перемен», особенно в рамках повышения «Глухаря» на следующую ступень. Когда ставили 33-й Silverstone, казалось — это и без того запредельный размерчик. Но уже через год «землеройной» на них жизни пришлось осознание — надо переходить на что-то больше.

В 2009-ом на ступицы водрузили 36-е Simex. Понятно, что с такими лаптями УМЗ уже не справится, поэтому была заказана раздатка с понижающим отношением 1:3. Также появилась задняя лебедка, самолок впереди, рулевой демпфер, а также ГУР! Еще езда на 33-х остро ставила вопрос об установке усилителя, а сейчас тем более. Нет, ГУР от УАЗов совсем не прельщал — подыскивали японский. В итоге нашли от 78-го Prado, внедрение которого с двигателем УМЗ-417 тоже можно считать достижением. Вместе с ним была установлена японская рулевая колонка с нормальной баранкой.

Чужеродный тюнинг-узел в РК хоть и оказался «сырым» и ненадежным, с последующими заменами, однако отвоевать новые земли и новые призовые места получилось. «Глухарь» в такой комплектации поехал замечательно, чему свидетельство очередные успехи в соревнованиях и новые интересные «трофи». Самый памятный — это авторский рейд, но уже в составе с «Протектором», по

экссклюзивному 100-километровому маршруту Торы-Шаманка, о котором Павел и Владимир грезили давно. И не просто грезили, а вели большую подготовительную работу, даже вертолет задействовали!

Из Тор в Шаманку «Глухарь» на 36-х Simex пролез на одном дыхании, в частности, благодаря модернизированной раздатке, обеспечившей тягу и отличный ползущий режим. Но этот же рейд усугубил факт, что со старым мотором и коробкой все достоинства «Глухаря» оставались в болотине и вязкой колее. «Взлететь» уже невозможно: выдавший виды УМЗ, которого за все его подвиги и живучесть в пору причислить к лику легендарных и святых, на «перегонах» безнадежно тух и слерживал колонну из японской дизельной братии. Решение напрашивалось давно.

НОВАЯ КОНЦЕПЦИЯ

Эпопея с заменой силовой части развивалась парадоксально, переворачивая с ног на голову весь замысел. Сначала думали идти рациональным, проторенным путем — установить простой (то есть с механическим ТНВД) японский дизель в паре с МКП. По случаю заказали контрактный 2LT, ждали и потирали руки в предвкушении. Но реальность внесла поправки — ждать пришлось долго, к тому же дизель оказался «убитым», с лопнувшей головкой и другими контузиями.

В отчаянии, на предмет альтернативы начали мониторить уже иркутские разборки. Где и был обнаружен 78-й Prado, в останках которого еще числился 130-сильный 1KZ-TE (то есть с электронным управлением) под АКП, которую в комплекте с РК нашли уже на другой разборке. Вот тебе и «альтернати-

ва»! У многих знакомых от этой идеи лица становились такими же вежливо-кислыми, как и у самого УАЗа, которому предстоял столь революционный апгрейд — на тот момент для Иркутска, да и всего «мира», это был прецедент.

Причем дизель достался бездвиженным — уже без процессора. Так сказать, издевка судьбы — хотели без электронных мозгов, получите. Потом были приключения с его поиском и подбором — по чужой халатности даже один сожгли, пока нашли нужный. Были свои трудности с подгонкой и «центровкой» агрегатов. В принципе, этот LC Prado делу способствовал хорошо: во-первых, выход переднего кардана находился с нужной для УАЗа, то есть правой стороны, а во-вторых — корпус раздатки грамотно не выступает вниз, что успешно решало проблему «гладкого» днища и защиты картера. Однако установка агрегатов трансмиссии уже мешал сам пол кузова.

Есть примеры, когда в таком случае пол режут, но ребята пошли другим путем, как в том мудром анекдоте на тему «зачем резать, лучше нарастить». То есть решили еще немного лифтнуть кузов. А всю силовую часть на раму УАЗа удачно интегрировали с помощью родных для 78-го Prado кронштейнов и опор, вместе с которыми агрегаты и были предусмотрительно «изъяты» на разборке. Для стыковки карданов пришлось переделать U-образный кронштейн крепления крестовин, где и удалось «поженить» уазовские мосты и японские коробки.

А вот по-настоящему сложной, эксклюзивной проблемой было «поженить» электрическую часть Toyota с таковой на УАЗе. О «свадьбе» по любви не могло быть и речи, по сути, пришлось выкручивать руки и головы, провернув огромную работу по адаптации японской электросхемы, с выводом на



Вот он, апогей 6-летнего тюнинг-марафона — установка 3,0-литрового 130-сильного турбодизеля 1KZ-TE и АКП. Радиатор от LC-80, а последним действом стали радиатор ГУРа — виден его «змеи-вик» сверху, и «отовый» радиатор АКП (размещен ниже). Кроме того, на всякий случай в ЗИПе «Глухаря» появился запасной стартер

панель всех необходимых датчиков. К тому времени при доработках «Глухаря» уже начали привлекаться другие профессионалы тюнинга, вот и в этом тонком деле не обошлось без помощи — свою лепту внес известный в Иркутске автоспециалист Анатолий Иванов.

Когда же 1KZ-TE, как ни в чем ни бывало, завелся, а АКП заработала как у «себя дома», всё вновь вернулось к законам чистой механики. Вопрос привода был решен жестко во всех смыслах — пневмоотключатель переднего моста от раздатки был демонтирован вовсе. Перед «отсекается» только колесными муфтами, причем родными УАЗ-469, которые хоть и требуют орудовать шестигранником, но признаны самыми надежными муфтами. Кстати, иная энергоконцепция потребовала сменить баки — установили 95-литровый от LC60, что с учетом меньшего расхода даже увеличило запас хода. Кроме того, у «Глухаря» появилась новая силовая облицовка с каркасом, дополнительный свет на диодах, кевларовые тросы в

лебедках.

И все же новый зверский двигатель как боевой маршал своему войску приказал **модернизацию мостов**. Они и до того часто «перебирались», о чем нет смысла говорить, а сейчас требовалось что-то иное. И тут как раз появилось спецпредложение — усиленные внутренности от фирмы «Блок Спорт», в комплекте со 100%-й блокировкой дифференциалов, причем с возможностью это делать через простой тросовый привод. В итоге прежние военные мосты «Глухаря» заметно окрепли изнутри, а справа от пилота появились два «ручника», которыми быстро и надежно блокировались задние и передние колеса.

Тормоза к этому моменту тоже стали зверские, хотя и они озверели не сразу. Сначала, еще в 2009-м, появились **передние дисковые тормоза**, скомбинированные из дисков от Patriot и суппортов от «Газели», затем по той же схеме установили тормоза сзади, а уже после систему дооснастили **вакуумным усилителем**.

ТАМ, ЗА ГОРИЗОНТОМ

После всего «Глухарь» поехал совсем по-другому, как будто



Интеграция агрегатов LC 78 в раму УАЗа обошлась без anomalies: выход на передний мост с нужной стороны, поддоны не «висят», а необходимость «прибавить» боди-лифт только на общую пользу



Вместо стандартного установлен более эффективный отопитель НАМИ, но со стороны штурмана также разместился процессор дизеля и корабельный выключатель массы



После полной модернизации тормозов «Глухарь» даже с такими колесами остается как раллийный болид

IKZ-TE в паре с АКП создавались для него. По-прежнему легкий, на 36-х Simex он и по шоссе полетел: при крейсерской скорости 80 км/час автомат спокойно держал четвертую передачу при оптимальных 2000 оборотах, причем дизель в этом режиме абсолютно не реагировал на подъемы — скорость оставалась неизменной. Расход солярки — всего 11-12 литров. Вот только быстрее ехать уже не хотелось — сдерживали уровень шумов и соображения управляемости.

А на бездорожье, вопреки скепсису многих, «Глухарь» и вовсе полностью оправдал свою дизель-автоматную концепцию. Чему самое авторитетное подтверждение — это тяжелейший 20-дневный 700-километровый трофи-рейд в Тофаларию, где «Глухарь» не только успешно прополз все болотины, но и проплыл броды с погружением выше капота. Дизель работал даже с полностью утонувшим процессором. Да и 2-е место в Кубке Иркутской области тоже говорит о многом.

Однако тот же рейд в Тофаларию вновь отодвинул границу совершенства. В условиях тяжелой колеи, с блокировками обоих мостов, жидкости в АКП, и особенно в рулевом, начинают «кипеть» — на длительные сверхнагрузки эти агрегаты не рассчитаны. Поэтому, как и положено в настоящих боевых машинах, последним девайсом «Глухаря» стали **радиаторы охлаждения для АКП и ГУР**. А еще ребята замахнулись на более профессиональные колеса: **диски с бэд-локами и резину Bogger в размере 38,5**, которые ко всем тактическим преимуществам добавили и клиренс — под редуктором до 37 см, под чулками до 43 см.

Вот, собственно, граница всей 6-летней тюнинг-эпопеи. Кажется, самопознание достигнуто, можно успокоиться и заявить, что перед вами законченный во всех смыслах «проходимец», при этом, в отличие от прототипов-«котлет», он остается обычным вместительным УАЗом.

Но нет! Теперь головы сверлят мысли о неполноценности подвески. Рессорная, она имеет свои преимущества — обеспечивает устойчивость и стабильность при сильных кренах, и очень ремонтпригодная. Но не способна конкурировать с пружинными коллегами по ходам и при движении в «раллийных» режимах, без чего тоже не обходятся трофи-походы и соревнования. Горизонт событий опять отодвинулся...

Василий ЛАРИН, фото автора и архив экипажа «Глухаря»



Август 2010-го. Рейд Торы-Шаманка. «Глухарь» уже на 36-х Simex, стюнигованной до 1:3 раздаткой, японским ГУР-ом и другими доработками. Подвеска до сих пор остается рессорной, что, в частности, имеет свои преимущества на косогорах, однако новые реалии требуют ее модернизации на пружинную

НЕКОТОРЫЕ ВЕХИ В БИОГРАФИИ «ГЛУХАРЯ»:

2008 год (с двигателем УМЗ-417) — Поездка на Хамар-Дабан по старому Екатерининскому тракту (до метеостанции). Первая поездка в Порт Байкал.

2009 год — 3-е место в Кубке Восточной Сибири. Поездки на соревнования в Улан-Удэ и Читу.

2010 год — 3-е место в Кубке Иркутской области. Экспедиция в Баргузинскую долину. Трофи-рейд по уникальному маршруту «Торы-Шаманка».

2011 год (с двигателем IKZ-TE и АКП) — 2-е место в Кубке Иркутской области. Экспедиция в Тофаларию.

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ БМШ-2012:

АГАТ-АВТО

АВТОМОБИЛИ • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Castrol

ОФИЦИАЛЬНОЕ МАСЛО ФЕСТИВАЛЯ

официальный дистрибьютор - ООО «ИнтерАвто»

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ШИНЫ ФЕСТИВАЛЯ

Continental
Шины разработаны в Германии.

генеральный партнер
Байкал-Шина
сеть шинных центров

Генеральный
информационный партнер

Информационный партнер
и организатор шоу-программы



MY
CITY'S
MUSIC