



Мы уже сообщали, что в рамках БМШ-2012 планировалась экспромт-презентация автомобиля Toyota Tundra Devolgo, на котором известный путешественник, журналист и фотограф Влад Минин совершает свой очередной пробег под названием «10000 Верст».

По расчетам, Влад как раз в эти дни проездом должен был посетить Иркутск, но сложности маршрута сдвинули планы, и встретиться с ним получилось на три дня позже. Влад совершил много уникальных пробегов, в том числе первое в мире самое длительное одиночное путешествие на мотоцикле вокруг света. Ездил также на велосипеде, снегоходе, компактной легковушке.

И вот новый масштабный проект «10000 Верст», который организован совместно с Русским географическим обществом и охватывает маршрут от Владивостока до Москвы. Но в отличие от других пробегов по России, в этом основное следование идет не по федеральным трассам, а по второстепенным дорогам и направлениям, которые ведут в отдаленные уголки регионов. Первым делом Влада

ИСПЫТАНИЕ РОССИЕЙ

интересовали заповедные территории Приморского края, однако и в Бурятии, которую он проехал значительно севернее федералки, открылись свои заповедные места, в том числе с людьми, которые не говорят на русском языке. А ведь именно люди из глубинки и являются основным предметом исследований Влада, по окончании чего состоится фотовыставка, а также выйдет фильм, который subvfnz его вторым попучником-оператором.

Почему выбор автомобиля для этого пробега сошелся на пикапе Toyota Tundra? Марка говорит сама за себя, а модель подходила по всем основным параметрам: вместительность, мощность, при этом утилитарность и приспособленность для подготовки к экспедиции различного уровня. По сути, типичный американский грузовик: бензиновый двигатель V8 объемом 5,7 литров в 380 сил, 6-ступенчатая АКП, подключаемый передний мост с понижающей передачей в раздатке, задний неразрезной мост с рессорной подвеской, рама.

Автомобиль подготовлен в Америке (откуда и приплыл в стартовую точку России — Владивосток), на специализированной тюнинг-фирме Devolgo, которая сама производит часть тюнинг-компонентов. Поскольку американцы готовили машину на заказ, то должны были пред-



Интерьер в целом стандартный, на передней панели из тюнинг-опций — клавиши управления пневмо-блокировками дифференциалов

ставлять сложность экспедиции. Вложено в пикап немало: лифт, усиленная подвеска (что в том числе предполагает регулируемые по жесткости передние амортизаторы и установку сзади дополнительных пневморессор), колеса с высокопрочными стальными дисками и внедорожными шинами Nitto на 35 дюймов (хотя с учетом 20-дюймовых дисков высота профиля не очень большая). Силовой обвес с очень могучим бампером и лебедкой, дополнительная защита днища, оригинальный бак на 200 литров, а также пневмоблокировки обоих дифференциалов.

Весь кузов покрыт 3 М-карбоном, а на кунг грузового отсека установлен дополнительный багажник с очень

мощным светильником. Как говорит Влад, только один этот светильник стоит \$5000, но зато он полностью оправдывает свое существование. По сути, в темное время суток он «дает кусок дня» на несколько сот метров вперед.

А вот некоторые другие элементы тюнинга от Devolgo вызвали сомнения еще до Иркутска, то есть на середине пути — дороги и вообще условия движения оказались куда более тяжелыми, чем могли предполагать американские специалисты. Бампер они действительно поставили очень «силовой», как бульдозерный отвал (хотя в данном случае острой необходимости в таком нет), и к колесам пока нет претензий — Влад отмечает



Подключаемый передний привод и понижающая передача входят в стандартную комплектацию. Управление ими осуществляется вращающейся ручкой



Клиренс, в общем-то, и не большой, но подвеска усилена, а переднюю можно регулировать по жесткости



Двигатель V8 объемом 5,7 литра остался в стоковом состоянии

их прочность и хорошую универсальность по сцеплению и комфорту.

Но с задней подвеской не рассчитали. Точнее, с пневмоэлементами, которые от езды по нашим «второстепенным» дорогам уже успели полопаться. В принципе, это и не повод для остановки на ремонт — дальше машина пойдет на своих штатных рессорах, хотя и потеряв в энергоемкости. Спорным оказался и крышевой багажник — для кунга это и без того большая нагрузка, а на нашей пересеченке он вовсе стремится его «развалить». Есть вопросы к способу крепления грузов в самом кузове — на сильные боковые и продольные нагрузки, что в дороге дело постоянное, крепления не рассчитаны.

При всем этом Влад сам предложил прокатиться на машине, которая

уже более чем месяц является его домом-вездеходом на бескрайних просторах родной страны (кстати, Влад побывал на всех континентах Мира). Ну что, едет экспедиционный Toyota Tundra как надо, оберегая путешественников от лишнего шума, тряски и посторонних глаз — все легковушки на улицах просто не дотягиваются до подоконника пикапа. И хотя вес у почти 6-метровой машины прибавился изрядно, а двигатель не форсировался, под правой ногой остается вполне надежный запас сил. Шасси не сказать что очень плавное, видимо, сказывается его усиление. Крены и раскачки вполне терпимы, хотя Влад на запланированном ТО в Иркутске думает «поджать» переднюю подвеску, сделать ее пожестче.

Ведь впереди еще тысячи непростых российских верст, и в основном не по федеральным трассам. Кстати, почему Toyota официально не предлагает в РФ свои полноразмерные американские SUV? Ведь «рассеять» наши пространства на таких лайнерах, наверное, удовольствие особое. Возможно, пробег «10000 Верст» каким-то образом даст ответ и на этот вопрос.

Василий ЛАРИН,
фото автора



Грузовой отсек впечатляет размерами, даже в крышевом багажнике нет необходимости, а вот крепления для грузов не выдерживают напряжения от наших дорог



САПОН ТЕХНИКИ

АДРЕНАЛИН

г. Иркутск,
ул. Олега Кошевого, 65
Тел.: 8 (3952) 97-98-97



Регистрация ООО "Сапон-Плюс"



г. Иркутск: 8 (3952) 39-58-39
г. Братск: 8 (3953) 36-79-99 г. Усть-Илимск: 8 (39535) 6-000-6