



Борьба за вес принимает угрожающие масштабы. При короткой базе — долой часть кузова за спинками передних сидений у Cruiser и Safari. А иногда долой и их! Ведь есть же Suzuki Jimny, разные Daihatsu или, на крайний случай, УАЗ. «Котлета» обязана быть легкой! В этом плане, если и далее использовать кулинарную терминологию, Toyota Land Cruiser 78 — целый бифштекс. Кусок мяса, который никто не собирался рубить или пропускать через мясорубку облегчения!

АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ РЕЦЕПТ



Ходы колес — достаточные. Одно из достоинств немецких мостов, как, впрочем, и шведских — наличие принудительных блокировок

Впрочем, по поводу массы еще можно поспорить. Как

считают Марк Швецов (создатель) и Дмитрий Бадякин (владелец), пятидверный 78-й вполне в состоянии весить не больше прототипов на базе «Охотников», «восьмидесятки» или Safari. **1КЗ** легче объемных дизелей, используемых на этих внедорожниках, что наверняка компенсирует разницу в длине кузова и рамы. **А редукторные мосты от Unimog** вряд ли тяжелее «портала» Volvo и ненамного массивнее, скажем, балок TLC 80 с «бортовиками». В общем, по прикид-

кам можно уложить в две с небольшим тонны.

И все-таки непривычно. В лесу еще и трудно при маневрировании. Но есть неоспоримые достоинства. Например, в «длиннобазнике» можно жить, что трудно переоценить при нынешних суточных трофимарафонах и в простых рейдах. Длинная же база позволит перешагнуть или зацепиться колесами там, где «коротыш» целиком «уйдет на дно». А угол ramпы таков, что просто не представляется величина того бугра, к которому этот Cruiser может «прилипнуть» брюхом. Тут уж постарались порталные мосты Unimog и Belshina в 42 дюйма.

Подкатывая под раму чужие балки — когда речь идет о столь серьезных конструкциях, как мерседесовские, каждая по 200 кг — нужно учитывать каждую мелочь. И, в первую очередь, решать своео-

Марк ШВЕЦОВ, создатель Toyota Land Cruiser 78 с мостами Unimog:

— Примеров вездеходов с длинной колесной базой много среди военной техники. Можно даже найти специальные удлиненные версии, у которых лишние сантиметры базы позволяют дотянуться и зацепиться за «фрикционные» покрытия, что, например, важно на скальных участках. Опять же все рок-кроулинговые багги не имеют короткой базы. А на «ровных» покрытиях — в колее или болоте — расстояние от оси до оси принципиально далеко не всегда. Разницу же в весе между трех- и пятитверными моди-



фикациями удастся ликвидировать, используя различные решения — по тормозам, кузову, силовому обвесу и т.д.



Дисковые тормоза — на всех колесах, мосты переделаны под 6 шпилек, колесные диски заказывались сплюсовым вылетом



Внешний вид поворотного кулака и кардана не вызывает сомнений в их надежности. Что важно, у мостов Unimog в этом сочленении нет элементов, которые нужно было бы прикрывать резиновым пыльником

бразную проблему, которая и в случае с другими мостами становится камнем преткновения. Передний редуктор здесь сдвинуть влево, выход переднего кардана из «раздатки» у Cruiser с правой стороны — вал так не «изогнешь». Выход был найден более чем кардинальный — раздаточная коробка от ГАЗ-66, которую присоединили, предварительно отрезав родную РК, изготовив переходную пластину и устроив демпфер на промежуточном вале.

Установить пружины (передние TLC 76, задние

Safari) и амортизаторы (TLC 80, плюс 2 и 4 дюйма соответственно) было лишь полуделом. Основные узлы подвески — задние продольные рычаги от Cruiser 78 — сядились на штатные рамные крепления, что позволило выкатить передний мост вперед,

«устранив» свес. Задние, кроме того, изгибались и усиливались. Помощь им оказывает А-образный рычаг с шаровым шарниром от камазовской реактивной тяги.

Немецкие балки потребовали и других доработок. Переделки ступиц под 6 шпи-



ТАКСИ "ЛИДЕР"
202-000

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ • ЭВАКУАТОР

Мобильный шиномонтаж,
техпомощь на дороге
 **992-555**



Гидроцилиндр подбирался по принципу «из того, что было». Выход только на одну сторону, из-за этого, не исключено, будет меняться



Под картером моста при 42-х колесах – 460 мм дорожного просвета

лек. Перехода на **дисковые тормоза** (диски TLC, суппорты «Газель»), что, кстати, «сэкономило» около полупуцетнера. Подбора **колесных дисков** с положительным вылетом — уж слишком широки мосты. И, что наиболее важно, **передельки рулевого управления**. Впрочем, переход на «гидростатику» провоцирует целый ряд факторов, основные из которых — размеры колес и внедорожные условия на нынешних трофи-мероприятиях. И переход этот в местном off-road тюнинге становится традиционным. В нашем случае он оригинален, поскольку в качестве гидроцилиндра используется деталь от отечественной сельхозтехники или чего-то подобного. Увы, с выходом штока лишь в одну сторону, что заставило оставить рулевую тягу позади моста.

В группу риска она не попадает — хорошо защищена балкой. А вот место соединения штока цилиндра с короткой тягой, идущей к наконечнику, уже пострадало — чугун со сталью варятся плохо. Да и сам цилиндр в таком виде — не конечное решение.

По правде говоря, в представленном виде Land Cruiser только на пути к своему окончательному варианту.

Однако все его будущие мутации создателю и хозяину известны. Первый «боевой» выезд, тем более на такое сложное соревнование, как МайОФФка, продемонстрировал направления дальнейшего движения. Так, передний мост нужно разворачивать навстречу кардану. У ГАЗ-66 валы работают строго в горизонтали, и даже небольшой угол по вертикали критичен для их крестовин. К тому же он увеличивается при артикуляции балки, а она у прототипа будь здоров. Для этого будут перевариваться передние рычаги, которые также хочется усилить подобно задним. Что характерно, судя по многочисленным изображениям Unimog, кастор сделать это позволит.

Кажется неоправданно жесткой передняя подвеска. Алюминиевые двери вместо родных — лишняя возможность «сбросить вес». В конце концов, штатные межколесные блокировки просят надежный и неприхотливый пневмопривод. Ну и, конечно, остались мелочи, которые не мешают признать — «длиннобазник» на «портале» вполне жизнеспособная концепция, имеющая ряд преимуществ перед короткими версиями.

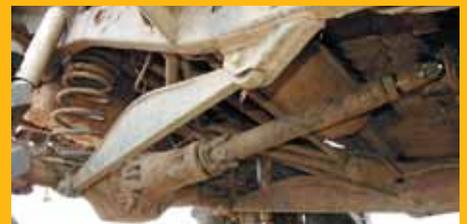
Максим МАРКИН
Фото автора



У «раздатки» ГАЗ-66 два несомненных плюса — выход переднего карданного вала с левой стороны и компактность



Такой изгиб для крестовины «шишиги», в отличие от большинства «японцев» — критический. А ведь мост еще и гуляет, нужно его разворачивать



Задние продольные рычаги изогнуты и усилены. Держать им мост помогает А-образный верхний рычаг, играющий роль и тяги Панара



Передние «лыжи» — это задние рычаги TLC 78. Они длиннее штатных, что позволило слегка выкатить мост вперед — свеса теперь нет. Но и задний свес при таком диаметре колес — вещь рудиментарная