

Беспредел на троих — доработка «УАЗа»



Дмитрий ЛЕОНТЬЕВ, фото Галии НУРСУЛТАНОВОЙ

Есть люди, для которых не существует границ по вбухиванию купюр в «уазик». Впрочем, я вполне понимаю всех, кто подержанной иномарке за 20–50 тыс. долларов предпочитает доработанный за ту же цену «козлик».

Нет пределов и границ тюнингу внедорожника, и особенно если речь идет об отечественной технике. В «уазике» можно поменять практически все. Колеса, салон, двигатель, подвеску, электрику... Любая новая деталь несказанно улучшит и даже украсит машину.

Нет смысла пытаться отвязных владельцев продукции ульяновского автопрома, приставать с вопросом: неужели нельзя было развлечься как-то иначе? Строить «УАЗ» по своему образу и подобию – глубокий непрерывный кайф.

Хозяин подержанного иностранного внедорожника большого пространства для маневра не имеет. Протюненый Ражеро или Cruiser пашет в ритме, навязанном разработчиками лифт-комплектов из Австралии и США. Обладатель заточенного Hunter – творец новой реальности. Доработанный «уазик» едет так, как пожелает

его владелец. Сугубо индивидуально. Он может стать вальяжным кожаным «американцем», а может превратиться в жесткий бескомпромиссный БТР.

Владельцы «УАЗов» начинают со стандартных работ, предписанных всем «ульяновцам» без исключения. Первое, что необходимо сделать, – изменить угол продольного наклона шкворня. Иначе «козлик» едет зигзагом и требует постоянного подруливания. Второе – полная шумо-виброизоляция, без которой в кабине трудно рассказывать анекдоты. Третье – доработка системы охлаждения, чтобы машина не перегревалась на малых оборотах. Все остальное по желанию. Обычно дальнейшие работы диктуют: охота, рыбалка, трофи... Доработанный «уазик» должен проезжать там, где заводская версия буксует или садится на мосты. Жесткое бездорожье обязывает ставить колеса в 35–36 дюймов. Грязь средней тяжести может быть атакована и более скромными 33-и катками. Опускаем подробности традиционного лифта кузова, без которого такие колеса в арки не влезут, и сразу перейдем к подвеске, трансмиссии и двигателю. Поставим спаренные амортизаторы, рулевой демпфер, усиленные рессоры, а также мощные серьги, чтобы не вырвать с корнем мосты в овраге. Всунем также импортное сцепление, потому что большие колеса быстро расправятся со штатным.

Для беспроблемной прокрутки 33–35-й резины придется обеспечить достойные «низы». Можно поменять главные пары, избавиться от штатной раздатки и заодно поставить новый более низовой движок.



Теперь, когда с грязевой частью покончено, приступим к комфорту. Дополнительная печка, фторопластовые вкладыши в рессоры, обеспечивающие мягкость хода. Новые сиденья и люк. Дополнительный датчик резервного

бензобака, чтобы не волноваться за остатки топлива. Новая приборная панель утолит жажду эстетики... Масштабы переделок «уазика» переваливают через край, но владельцев это только подзадоривает.

Перед вами несколько примеров тюнинга в качестве иллюстрации. Три автомобиля, подготовленных в ателье «Галагрин».

Первый, по прозвищу «Пуля», оснащен пламенным восьмицилиндровым двухсотсильным сердцем от «пазика». Камуфлированная «пулялка» для шоссейно-грязевого свиста.

Второй, по кличке «БТР», имеет широкие мосты от «Барса» и интересный трехлитровый восьмиклапанный мотор УМЗ249 (низовой, более подходящий для трофи и охоты по сравнению со штатным ЗМЗ-409). Агрегат создавался для «УАЗа», но из-за политики владельцев ульяновского завода, предпочитающих заводские моторы, им планируется комплектовать «ГАЗели».

Третий «уазик» мы окрестили «Янки». Он создан для вальяжного любителя загородных прогулок. Необыкновенно мягкий и вальяжный. Оснащен также новым двигателем УМЗ-4213. Мотор проектировался для «буханки» под стандарт Евро-2. С 2007 года им будут комплектоваться не только «санитарки», но также «ГАЗели» и часть Hunter. Движок опять же выигрывает у штатного 409-го на низах и потому более оправдан для работы в паре с колесами в 35 дюймов.

На всех трех машинах изменен угол продольного наклона шкворня и установлено сцепление от BMW 535. Двигатели перебраны вручную. При этом сохранен боевой, ни с чем не сравнимый характер этих колхозно-военно-трофийно-охотничьих вездеходов – это главное.

«ПУЛЯ»: \$25.000



ИДЕЯ ПРОЕКТА

Заказчик – личность неординарная. Он хотел необыкновенный «уазик», которого нет ни у кого. Еще один момент: хозяин просил искрометности, так, чтобы в ушах звенело от драйва. Но этого было мало. Еще присутствовало желание повысить проходимость – мало ли куда кривая занесет. Но только особо на эту тему не заморачиваться. Без излишеств! Внешность попросил оформить как у вояки. Салон приказал не трогать – дизайнерско-сибаритских потуг чуждался.



ИСПОЛНЕНИЕ

Взяли небольшой автобус «пазик». Вынули из него движок V8 и задвинули под «козлиный» капот. Самым трудным было адаптировать к новым реалиям рулевой механизм. Восемьцилиндровый хам выжил его со штатного места. «ПАЗ» весит не меньше семи тонн, а «уазка» не дотягивает и до двух... Одним словом, отлили пулю. Эластичность тоже впечатляет: трогаться можно с третьей передачи. Рабочие обороты – в районе 2000. Ресурс агрегата – под 1 000 000 км. Зато колеса поставили скромные (по трофическим меркам), «всего» 33 дюйма, предварительно лифтанув кузов на 50 мм. Казалось бы, такие катки в паре с таким мотором порвут «УАЗ», как Тузик грелку, но нет. Поработали над трансмиссией и подвеской. Живет и пуляет!



«БТР»: \$47.000



ИДЕЯ ПРОЕКТА

Байкер-охотник заказал себе нечто вроде «бэтээра». Сказал, нужна машина и пусть раздолбать ее будет трудно, а там посмотрим. Главное, максимальная проходимость и возможность иногда разгоняться до 100 км/ч по шоссе. А еще нужно позаботиться, чтобы ночью в лесу не было холодно и темно. Избавить водителя от мелких проблем с электрикой. Предусмотреть место для собак и дополнительного груза. Требований по комфорту не было. Основное – кондовость.



ИСПОЛНЕНИЕ

Здесь без колес в 36 дюймов делать нечего. Но... Их еще надо прокрутить. Кто возьмет на себя столь тяжкий труд? Редукторные мосты от «Барса» с имплантированными в них усиленными валами из Нижнего Новгорода. Добавили трофическую раздатку от ГАЗ-69, знаменитую своей понижайкой. Выкинули родной движок и приобрели редкий экземпляр УМЗ-249. Новый восьмиклапанный агрегат

проще, надежнее и, главное, более низкой, чем ЗМЗ-409. Подвеску усилили так, что «козел» валит под 70 километров в час через земляные валы. Запас по прочности максимальный. Амортизаторы, правда, иногда вырывает с корнем, но против лома нет приема. Обшили алюминием багажно-собачное отделение. Поставили Webasto и избавились от хилых тумблеров в пользу военных.



«ЯНКИ»: \$38.000



ИДЕЯ ПРОЕКТА

Владелец раньше с «УАЗами» дела не имел и потому их немного боялся. Вроде как они неудобные, жесткие... Но обладать «козлом» страстно мечтал.

Тюнингерам пришлось думать над вопросом: как сделать машину максимально комфортной и приятной в обращении. Вторая часть пожелания касалась внешнего вида, причем не только экстерьера, но и интерьера: от приборной панели до малейших рычажков и переключателей. О повышенной проходимости молчу – это само собой.



ИСПОЛНЕНИЕ

Сиденья от Cadillac с электрической регулировкой и подогревом. Приборная панель обтянута кожей. Сами приборы сделаны по индивидуальному заказу в фирме АМС. Хромированный рычажок заслонки радиатора печки, пороги из нержавеющей стали. Педальный узел доработан для максимального удобства – педали разнесены и усилие на них уменьшено. Автомобиль очень тих – шумо-виброизоляция отличная. Фторопластовые вставки в рессоры и регулируемые по жесткости амортизаторы Rancho делают его довольно вальяжным и мягким. Проблема проходимости решена с помощью лифта и нестандартных колес, которые помогает прокручивать новое детище ульяновского моторного – УМЗ-4213, – сделанное под Евро-2 и отличающееся неплохим моментом «на низах».



Благодарим ателье «Галагрин» за предоставленные автомобили, тел. (495) 585 4797