

Люди и Звери

Пикап 38-го калибра - истребитель лосей. Охота меня не радует, но вынужден признать, что машина интересная.

Содержание

- [Удивить можно](#)
- [Тушка пойдет по рельсам](#)
- [Игра на понижение](#)
- [Ласковая педаль](#)
- [Уверенно и мощно](#)



Почему именно я должен писать об этой машине?! В редакции полно любителей «по первому снежку зайчишку растерзать»... а я прирожденный пацифист и защитник животных. С другой стороны, я толерантен и не могу не признать, что человек, собственноручно лишаящий жизни медведя, вызывает куда большее уважение, чем посетитель супермаркета, придирчиво обнюхивающий сомнительную копченую корейку. Может, не все так и плохо? Согласно древнему учению, убитый зверь получает право переродиться в человеческом теле, а это максимальное благо, на которое он только может рассчитывать. Выходит, все к лучшему? Но для меня, вынужденного знакомить читателя с сафари-машиной, это ничего не меняет. Мясо я все равно не люблю, и операция по зачистке леса от лиц животной национальности мне глубоко претит во всех ее видах.

Удивить можно

Тюнинг-ателье «Галагрин» хорошо известно среди любителей «УАЗов». Дополнительно представлять этих парней, уже не первый год занимающихся строительством на базе «козлов» и «буханок» автомобилей для охоты и офф-роуда, не нужно. Фирма расположена в подмосковном поселке Родники, однако клиенты едут сюда даже из Омска. «Галагрин» напоминает небольшую выставку, иллюстрирующую различные подходы к тюнингу старого доброго внедорожника из Ульяновска. Здесь в работе одновременно 5-6 автомобилей. Вот, например, 469-й с обтянутым кожей салоном и дизайнерской панелью управления, выполненной в «авиационном» стиле. В другом углу примостился УАЗ-3153 с двигателем от Isuzu. Чуть поодаль «буханки» нашпиговывают блокировками, лебедками, шноркелями и японскими дизелями... Здесь же на очереди стоит «Симбир» - ждет установки 33-х колес. А наш экземпляр, приготовленный для отгрузки клиенту (владельцу дома отдыха в Тверской области), ждал на улице.

Новинка - это длиннобазный УАЗ-3153. Выпуск этой модели завод прекратил в 2004 году. Сегодня достать такую новую машину нелегко, а жаль, поскольку именно она, как выяснилось, прекрасно подходит для строительства пикапов. Можно, конечно, использовать Hunter, но его нынешняя цена охлаждает пыл.

Тушка пойдет по рельсам

Клиент, заказавший «Галагрину» новинку, заядлый охотник. Раз так, то наравне с увеличенной проходимостью необходимо было решить задачу вместимости туш и механизма их погрузки в автомобиль. Вопрос важный - с него и начали. Кабину длиннобазного «козлика» укоротили, превратив в пикап. Позаботились и о том, чтобы задний откидной борт фиксировался в прямом и наклонном положениях. Получился вполне функциональный кузов, куда охотничьи трофеи затаскивает полутонная лебедка. Сэнд-траки при этом выполняют роль направляющих или рельс.



УАЗ-3153 хоть и длиннобазный, но по размерам достаточно скромный. В кузове новоявленного пикапа не так уж и много свободного места - лось не поместится. Значит, необходимо предусмотреть возможность перевозки крупной добычи с открытым бортом. Этому мешала запаска, и для нее придумали дополнительные крепления.

В охотничьи аксессуары также вошли широкий, рассчитанный на двух человек люк, силовой каркас (для безопасных кувырков) и масса дополнительного света: «люстра» на крыше, дальний свет, противотуманки, задняя и боковая подсветки. Последняя опция крайне удобна. Застрав ночью в лесу или болоте, можно, не выходя из машины, контролировать обстановку по бортам.

Основу вооружения для офф-роуда составили нехилые колеса 38-го калибра. Чтобы вместить столь серьезный размер, подрезали колесные арки и подняли кузов над рамой на 100 мм с помощью оригинальных проставок. Укрепленный бампер от компании «РИФ», заточенный под хайджек, немного подправили, добавив дополнительные угловые дуги. Одной 4.5-тонной лебедки показалось мало, поставили две - спереди и сзади. Не забыли и о блокировках. На передней оси прижился самоблокирующийся дифференциал, а сзади поселили принудительную. Вместо тугих «родных» хабов поставили AVM. Работы по подвеске шли традиционным путем. Взяли усиленные и удлиненные пружины и установили под них проставки. Восемь длинноходных амортизаторов Rancho спереди расположили параллельно, а сзади V-образно. Рессоры усилили дополнительными листами. Для улучшения геометрической проходимости спрятали выпускную систему в свободное пространство между рамой и кузовом. При этом использовали плоский глушитель от «ПАЗа». Пороги срастили с рамой, чтобы можно было безбоязненно подставлять под них домкрат.

Игра на понижение

«УАЗ» - прекрасный полигон для воплощения офф-роудных фантазий. Можно реализовать практически все, и поэтому владелец грезил масштабно. Для вездехода на 38-х колесах нужна была соответствующая трансмиссия. Мастера из «Галагрина» нашли решение, ключевыми фигурами которого стали мосты от «Барса» и раздаточная коробка от ГАЗ-69 (редкая вещица, искать надо по объявлениям, джиперы-самодельщики раскупают последние остатки).



«Барсовские» мосты - редукторные. Крутящий момент здесь проходит не только через главную пару, но также и через бортовые передачи, расположенные на каждом колесе. Отсюда не только увеличенный дорожный просвет, но и дополнительное понижение. Раздаточная коробка от ГАЗ-69, в свою очередь, славится тем, что передаточное число ее пониженной передачи больше чем у «УАЗа». В итоге получилась конструкция, выдающая нужный для монстра крутящий момент. Два гелевых аккумулятора Pro Comp призвали обслуживать массу дополнительных световых приборов и три лебедки. Медленная езда по бездорожью не способствует качественной подзарядке батарей, и поэтому «родной» генератор попросили освободить помещение. Его сменил более подходящий для подобных условий эксплуатации - 90-амперный от «Бычка». Всего перечисленного более чем

достаточно для охотничьих подвигов. Можно отправляться в лес, что называется, напролом.

Ласковая педаль

Комфорт для «УАЗа» вещь относительная. Узкие дверные проемы. Низкий потолок... Впрочем, речь вовсе не об этом. Под комфортом владелец подразумевал, например, шумо- и виброизоляцию, а также уменьшение усилия на педалях. Изоляцию выполнили с помощью материалов STP. Щадящую педаль «подарило» сцепление BMW 535 с вакуумным усилителем от «Жигулей». Для улучшения управляемости заменили «борисовский» гидроусилитель на более надежный и адекватный действиям водителя - ZF. Изменили также углы продольного наклона шкворней. Маневрировать стало ощутимо легче. Барабанные тормоза на «УАЗах» частенько забиваются грязью. Регулярная прочистка отнимает драгоценное время и нервирует владельца. «Галагрин» рекомендовал имплантировать дисковые от ульяновских моделей 60-й серии. Выбросили штатный радиатор охлаждения двигателя (перегрев является застарелой болезнью «козлов», которую завод не может или не желает вылечить уже несколько десятилетий). В ход пошел трехрядный «газовский» радиатор из меди. За счет вертикальных бачков он может работать при потере половины антифриза. «Уазовская» печка тоже отправилась на свалку. Отопитель производства НАМИ по опыту мастеров «Галагрин» более эффективный и менее шумный. Еще одна опция - предпусковой обогреватель Webasto. Кто хоть раз заводил советский автомобиль при минус 25, понимает, сколь приятно иметь сей агрегат.

Уверенно и мощно

По своей сугубо внутренней классификации я делю внедорожных монстров, вышедших из-под кисти тюнинговых ателее, на несколько животных типов, а именно: кабаны, зубры, слоны... и далее вплоть до тиранозавров. Данный экземпляр исключительно благодаря своим 38-дюймовым колесам попал в категорию слонов. Посадка высокая, едешь как на грузовике, при этом автомобиль «ступает» уверенно и мощно.



Вместе с тем он удивительно легко управляется. Радиус разворота не требует футбольного поля. Для манипуляций с педалями тормоза и сцепления не нужны развитых икроножных мышц. Частых переключений КПП не ждите. На третьей передаче можно ехать бесконечно долго.

Нельзя сказать, что для «слона» нет преград. Все-таки автомобиль достаточно тяжел. Кроме того, он плохо штурмует песчаные горки - необходимо спускать давление в шинах практически до нуля. Но, видимо, идеальных конструкций в природе не существует, а если они и есть, то стоят совсем других денег... Речь может идти о компромиссе, и «Галагрину»

удалось найти удачное сочетание внедорожных и потребительских свойств. Клиенты фирмы уже оценили эксперимент, и сегодня мастера готовят еще один такой же «УАЗ» для другого охотника... Ох уж эти браконьеры на джипах с двустволками! Оставили бы они в покое зверей, от которых Красная книга скоро опухнет. Я бы продавал такие машины исключительно экологической милиции и егерям, а любителей поохотиться пускал бы ночью в лес без оружия и одежды против стада злых кабанов. Посмотрим, кто кого в равных условиях!