



ТЕКСТ И ФОТО: АНДРЕЙ ФАРОБИН

ОХОТНИЧЬЯ СТРАСТЬ

ХОТЯ УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОЗАВОД И ПРЕДПРИНЯЛ В ПРОШЛОМ ГОДУ ПОПЫТКУ ПРИКОНЧИТЬ КЛАССИЧЕСКИЙ УАЗ, ТО ЕСТЬ «ХАНТЕР», И КАК БЫ ПОПРОБОВАЛ ОТВАДИТЬ НАШ НАРОД ОТ ДОПОТОПНОГО ВНЕДОРОЖНИКА, ВЕДУЩЕГО СВОЮ ИСТОРИЮ С 70-Х ГОДОВ ПРОШЛОГО ВЕКА, ТЕМА НАРОДНОГО УАЗОСТРОЕНИЯ ОТ ЭТОГО НЕ УМЕРЛА. НАРОД УПРЯМО ПРОДОЛЖАЕТ ПЕРЕДЕЛЫВАТЬ УАЗИКИ В СООТВЕТСТВИИ СО СВОИМИ ПРЕДПОЧТЕНИЯМИ, И ОЧЕРЕДНОЙ ВАРИАНТ МЫ ХОТИМ ВАМ ПРЕДЪЯВИТЬ. А «ОХОТНИКА», КСТАТИ, НА КОНВЕЙЕР ВЕРНУЛИ, ТАК ЧТО, ТО ЛИ ЕЩЕ БУДЕТ!

NISSAN НАМ ПОМОЖЕТ

Под капотом плотно: ниссановский турбированный дизель QD32T занял почти все пространство. Установке этого двигателя мы в свое время посвящали целую статью, поэтому желающих вникнуть во все нюансы отсылаем к февральскому номеру журнала за 2015 год. Сейчас же обозначим лишь самые основные моменты.

Этот мотор с индексом ET1 имеет электронное управление, в том числе и ТНВД, что для уазика, который предполагается использовать на серьезном бездорожье, в полевых условиях, совершенно не нужно. Поэтому сложный «электронный»



ТНВД заменен на механический, от QD27, у него лишь подогнали характеристики подачи под больший литраж мотора. Конечно, такая замена не проходит даром — мощностные показатели дизеля ухудшаются, но не критично: мощность уменьшается со 150 до 135 л.с., а момент — с 35 до 330 Нм. То, что немного падает тяга на «верхах», тоже не расстраивает — интересны как раз «низы», а тут все в порядке. Расход топлива так даже ниже, чем у штатного QD32T, работающего в паре с «автоматом».

Ранее мы уже сообщали, что установка QD32T на УАЗ возможна в комплекте с различными агрегатами трансмиссии, и один из вариантов — сохранение родной трансмиссии. Именно он и реализован в данном случае, для чего понадобились оригинальные планшайба и маховик. КПП Dymos и раздатка УАЗ остались на своих местах, соответственно, не поменялись и карданы, что удобно с позиции ремонтнопригодности машины. Оче-

видно, что для крепления двигателя на раме понадобилось изготовить и приварить в соответствующих местах кронштейны опор.

Чтобы закончить с темой силового агрегата, отметим изменения в системе охлаждения: та, что была у «Хантера», слаба для трехлитрового мотора — нужен иной радиатор, большей производительности. Вполне подходит радиатор от UAZ Patriot третьего экологического класса (не ниже), и хорошо зарекомендовали себя радиаторы тайваньские, алюминиевые, целиком сварные, а потому хорошо выдерживающие вибрации.

Незначительная деталь, а приятно: вместо штатного «ниссановского» установлен генератор Denso на 170 А.

ВСПОМИНАЯ «БАРС»

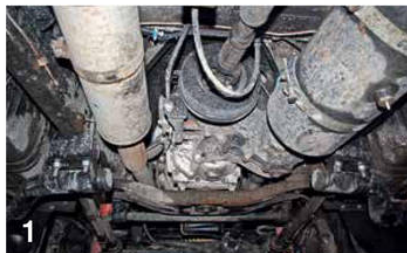
Невооруженным глазом видно, что ведущие мосты — редукторные, а вот то, что они «барсовские», пожалуй, стоит уточнить. Напомним их главную особенность — колен 1600

1. Для отключения АКБ от бортовой сети установлено силовое реле Gnpier, с дистанционным управлением, не потребляющее ток в любом состоянии

2. В системе централизованной подкачки колес использован компрессор Berkut R24

3. Установка под капот уазика импортного дизеля — фирменное блюдо от «Гала-грин»





1. КПП и раздатка УАЗа – на штатных местах, поэтому родными остались кронштейны их крепления на раме и карданные валы

мм. Модели уазиков под названием «Барс» давным-давно канули в лету, поэтому мосты приходится практически собирать вручную, перепрессовывая чулки и устанавливая в них соответствующие длинные полуоси. Необходимые детали все еще, в отличие от готовых мостов, можно найти на рынке запчастей для УАЗа. Попутно усиливают бортовые редукторы, ставя утолщенные валы, а в переднем мосту – шрусы «Блок-Спорт». Раз уж мост собирается по частям, то разумно позаботиться и о межколесных блокировках – эффективном средстве повышения проходимости автомобиля. В картере главной передачи переднего моста скрывается модернизированная кулачковая блокировка БТР-60. Если ее установка в «гражданский» мост случается достаточно часто, то в мост «военный» поставить ее большая проблема, но решаемая. В заднем мосту смонтирована принудительная блокировка «Блок-Спорт» с механическим тросовым приводом.

Дисковые тормоза на задней оси, рессоры Ironman сзади и пружины Kilen спереди, амортизаторы Koni Raid – все это давно отработанные компанией «Галагрин» решения, о которых в наших рассказах о подготовленных этим тюнинг-ателье машинах мы упоминали не раз. Так же как и о довороте переднего моста относительно продольных рычагов подвески с целью увеличения кастора, что положительно сказывается на управляемости автомобиля. Амортизаторы сзади, кстати, разнесены – теперь они стоят снаружи рамы. С внешней стороны переднего лонжерона рамы установлен и механизм ГУРа, позаимствованный у UAZ Patriot. Он заметно мощнее борисовского усилителя, устанавливаемого на «Хантер» штатно.

ЗАБЫВАЯ СПАРТАНСКИЕ НАВЫКИ

Внутри УАЗ, конечно, существенно преобразился к лучшему. Сиденья от Honda Accord 2006 модельно-

2. В заднем свесе появился дополнительный топливный бак на 95 литров. Также виден механический привод принудительной блокировки заднего дифференциала

3. Механизм ГУР – от UAZ Patriot, установлен снаружи рамы

4. По кругу установлены амортизаторы Koni Raid, сзади они разнесены

5. Судя по наличию дисплея и картинки на нем – мы не в уазике...

6. ...нет – все же в уазике, система отопления не даст забыть. Печка, кстати, «намишная»



Установка «ниссановского» дизеля QD32T на УАЗ возможна в комплекте с различными агрегатами трансмиссии, и один из вариантов – сохранение той, что изначально была на «Хантере». Именно он и реализован в данном случае

го года радуют глаз и тело. Сзади просторно, поскольку второй ряд сидений вообще ликвидирован – вместо него только пара откидных сидений по бортам в багажном отсеке. Впрочем, как такового, багажного отсека тут нет – он составляет единое пространство с пассажирским салоном. «Откидушки» позаимствованы у Toyota LC 100. Повсюду сверкает рифленый алюминиевый лист, столь уже намозоливший глаз на подготовленных внедорожниках, но что ж тут удивляться – и красиво, и практично. Поскольку «боди-лифт» не производился, только «лифт» подвески примерно на 8 см, пришлось сильно порезать центральный тоннель, чтобы картер сцепления не выпирал в салон. Алюминий удачно скрыл следы этого хирургического вмешательства в кузов автомобиля.

Полностью переработана передняя панель – УАЗ тут вообще ничто не напоминает. И дизайн, и изготовление панели – все это кропотливый

труд «Галагрин». Рулевая колонка – от Toyota Avensis, управление магнитопол на руле. На multifunction дисплее по центру выводится изображение с передней и задней камер. Блок переключателей справа заведует системой подкачки колес, и тут интересно отметить, что тумблеры не электрические, а пневматические – они непосредственно переключают или открывают соответствующие воздушные магистрали.

НА ОХОТУ!

Стравив колеса, мы отправились в ближайший лесок проверить, на что способен основательно переоборудованный внутри и внешне «Охотник». В лесу неожиданно оказалось много снега, хотя весна заявляла о своих правах вояко. Заморский дизель под капотом в сочетании с «барсовскими» мостами и понижающим китом 3.33 в раздатке

Машина теперь стала четырехместной (так записано в ПТС, куда внесены все изменения конструкции), но зато ехать всем четверым будет очень комфортно



Дизель тягловитый, колеса, блокировки, клиренс – все это здорово, но приходит время, когда королевой бала становится лебедка!



Основательно доработанный UAZ Hunter намного увереннее чувствует себя вне дорог, да и на трассе он доставит своему владельцу больше положительных эмоций, чем заводской вариант



В задней части крыши установлен большой люк от ПАЗа, полностью они «Галагрину»



Багажник, конечно, нужен не только для перевозки груза, но и для размещения светотехники

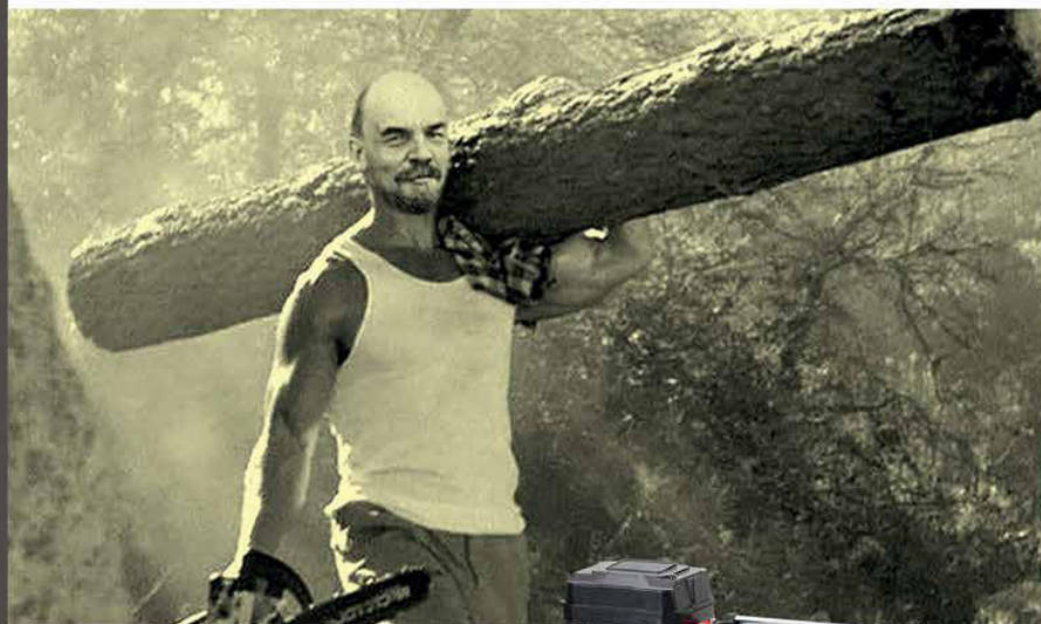
произвел самое позитивное впечатление. По глубокому тяжелому снегу машина шла легко, на 3-й или даже 4-й пониженной передаче.

Порезвившись, двинулись по лесной просеке, уже начинающей оттаивать под толстым снежным одеялом. Коварная оказалась дорожка – узик с хрустом проламывал лед в колесах, колеса заливали белый снег фонтанами черной грязи. Нет сомнений: обычный

«Хантер» – со штатным клиренсом, на обычных колесах, без блокировок в мостах – до этих луж вообще вряд ли бы доехал. Но мы добрались и... тем глубже засели. Как известно, даже самый подготовленный джип можно засадить. В ход пошла лебедка, причем выбрали мы переднюю, но могли бы и заднюю. COMEUP 9.5 с дистанционным управлением непринужденно решил предложенную задачу. Далее, действуя аккуратнее, нам удалось миновать засадные места, не прибегая более к помощи спасительного механизма на том или другом бампере.

Какой же вывод? Доработанный UAZ Hunter намного увереннее чувствует себя вне дорог, да и на трассе он доставит своему владельцу больше положительных эмоций, чем заводской вариант. Конечно, за удовольствие надо платить, и не так уж мало, но тут уж каждый волен выбирать, что ему важнее. 4x4

МИР! ТРУД!



ТЫ ЖЕ НЕ ЛЕНИН,
КУПИ ЛЕБЕДКУ!



Наши дилеры:

Санкт-Петербург: АвтоРолс 8(812) 528-45-45

Владимир: магазин «Внедорожник» 8(4922) 33-20-66, Владикавказ: «Ягуар» 8(8672) 57-46-14, Волгоград: Клуб «Трофи 34» 8(960) 892-55-55, Вологда: «OFF-ROAD МАГАЗИН» 8(8172) 53-86-10, Екатеринбург: Урал-нефть-сервис 8(343) 3-802-702, Иваново: «Внедорожное оборудование» 8(4932) 49-14-41, Ижевск: ООО Автоинтеллект 8(3412) 911100, Казань: Автосалон «Кайрос» 8(843) 260-68-78, Киров: маг. «Внедорожник 43» 8(8332) 51-59-98, Кострома: ИП Гудзенко 8(4942) 35-03-41, Кемерово: маг. «Автомеханика» 8(3842) 36-18-18, Краснодар: маг. «Правильное направление» 8(861) 221-6-333, Липецк: маг. «4X4 Lipetski» 8(4742) 45-05-18, Нижний Новгород: ДМВ-НН 8(831) 469-38-52, ООО «Экстрим-НН» 8(831) 414-32-50, 414-76-88, Новосибирск: «ДжипТойс» 8(383) 2-990-330, Новокузнецк: маг. «Автомеханика» 8(3843) 79-33-50, Омск: Омский Клуб 4x4 8(3812) 273-044, Пермь: ЭКСИПРЕСС-УАЗ 8(342) 294-60-60, Пенза: Трофеи Авалона 8(8412) 99-00-09, Пятигорск: «Off-road Center» 8(905) 449-40-00, Ростов-на-Дону: Магазин 4x4 8(863) 256-95-93, Рязань: Спеццентр 4x4 8(4912) 99-68-50, Самара: Авто Выход Плюс 8(846) 927-88-71, Саратов: Саратовский Клуб 4x4 8(8452) 360-092, Смоленск: ООО «Легенда Феникс» 8(4812) 418-555, MAGAZ4X4.RU 8(4812) 40-40-96, Сыктывкар: Сыктывкар Вне Дорог 8(8212) 274-199, Тверь: Автосалон «ЮНАИТ-АВТО» 8(4822) 55-31-60, Томск: маг. «ДжипТойс» 8(3822) 50-15-41, Тюльятин: Технический клуб «Корсар» 8(8482) 63-34-69, 8(927) 893-34-69, Тула: 4x4 Тула 8(920) 766-91-19, Ульяновск: Компания «Симбат» 8(8422) 464-311, ИП Пьянов 8(902) 357-79-69, 8(8422) 65-55-90, Челябинск: УАЗТехобслуживание 8(351) 790-02-52, Чита: маг. «Вне Дорог» 8(914) 492-72-37, Ярославль: Автоцентр 4x4 8(4852) 57-88-44

РЕКЛАМА

Приглашаем к сотрудничеству установочные центры, магазины, автоцентры и клубы.

8(495) 939-09-08, 8(495) 222-23-44, 8(919) 109-69-01 www.master-winch.ru