

# «БУХАНКА»



ТЕКСТ И ФОТО: АЛЕКСАНДР ГАЛКА

## КЛАССА ЛЮКС



**М**ы много писали про автомобили Ульяновского завода вагонной компоновки. Говорили, что автомобиля с таким вместительным салоном в сочетании с геометрическими параметрами проходимости не найти. Говорили, что лучшего конструктора для создания мощнейшего «проходимца» в сочетании с комфортным многодневным пребыванием в его салоне тоже вряд ли найдёшь. За счёт чего это достигается? Бескапотная компоновка позволила при объёме салона, большем чем у «Патриота», иметь базу (расстояние от задней до передней оси), представьте себе, на целых 55 см меньшую! База у «буханки» даже меньше, чем у «Хантера», и одинакова с легендарным ГАЗ-69! Из этого вытекают следующие вещи: она имеет прекрасную развесовку, двигатель находится глубоко в базе, она имеет прекрасные углы съезда и прекрасные параметры недостижимости агрегатов! Но за всё

приходится платить. Посадка на водительском месте очень неудобна. Надоедает постоянная переброска ноги с педали газа на педаль тормоза, которые находятся на разной высоте. Да и вообще трём педалям в «буханке» тесновато. Вот и строят обычно из них машины «одного места», с минимальными пробегам.

Но мы живём в России, где есть такие энтузиасты, которые задумки, выглядевшие с первого взгляда утопией, превращают в жизнь!

«Хочу сделать из „буханки“ универсальный автомобиль, – заявил клиент. – И чтоб по городу в пробках, и чтоб по МКАДу 140 км/ч, и чтоб на охоту с проходимостью лучше, чем у „крузака“, и чтоб тысячи две в один присест проскочить, и чтоб пожить в ней автономно можно было!»

Призадумались... И начали двигаться. Медленно, но уверенно. Исходя из стратегии эксплуатации, начали выбирать

комплектующие. Сердце машины – двигатель – должно быть и экономичным, и достаточно мощным. В связи с особенностью автомобиля приняли решение, что это будет агрегат дизеля и АКПП. Педаль на одну меньше, уходит неудобный рычаг переключения передач, нет вибраций, сопутствующих дизелю с механикой. Кстати, многие ошибаются, считая, что автомат на бездорожье хуже механики, – всё дело в сочетании трансмиссии и коробки. Сейчас весь чемпионат России по трофи-рейдам ездит на автоматах. Решили брать двигатель 1kz te в комплектации с раздаточной коробкой от автомобиля Toyota Surf KZN130. Чтобы пробег был минимальным, купили на аукционе в Японии автомобиль и взяли из него всё, что нужно для грамотного подключения. Установили даже комбинацию приборов от «Тойоты». Для получения универсального автомобиля решили использовать мосты от УАЗ-3163 «Патриот». Во-первых, это неразъёмные







мости, что даёт лёгкую ремонтно-пригодность вдалеке от цивилизации, меньше течи по стыкам. Колея 1600 против родной 1440 – большая курсовая устойчивость и возможность более грамотно разместить элементы подвески. Ведь для установки силового агрегата пришлось залифтовать кузов машины на 70 мм, что, в свою очередь, позволило установить колёса Cooper STT 285/75 R16. Да, для бездорожья конструкция мостов менее подходит, но ведь мы строим универсальный автомобиль, и тяга двигателя в 340 н/м компенсирует неправильные формы редуктора. Двигатель в сборе с АКПП и раздаткой оказался довольно длинным, и, чтобы углы карданов были допустимые, мы отодвинули заднюю ось на 180 мм к задней части автомобиля. Для проходимости это плохо, но, учитывая, что база у нас уникально малая, она осталась меньше, чем у «Патриота», на 370 мм! Зато как это сказалось на управляемости автомобиля! Перейдём к подвеске. Для плавности хода и большей грузоподъёмности применили рессоры австралийской фирмы Ironman, спереди усилив их дополнитель-



ными листами, и установили их вкуче с пневмоэлементами, позволяющими увеличить грузоподъёмность и приподнять автомобиль от трансмиссии до 150 мм. Амортизаторы же взяли неубиваемые Konі RAID с большими ходами и с регулировкой усилия отбоя. Задние за счёт широких мостов удалось поставить снаружи рамы.

Амортизаторы установили под правильными углами, ведь кронштейны крепления изго-

тавливали заново. Взамен кулаков с пластиковыми шкворнями поставили кулаки старого образца, одновременно изменив «кастр». Задние тормоза взяли от «Фольксвагена Т5» с ручным тормозом. Установили систему ABS. Автомобиль прекрасно стоит на дороге, шофёра, в отличие от штатной машины, не пугает скорость 140 км/ч. Этому способствует модернизация водительского места. Для установки сидений от Honda CRV передние короба подрезали на 70 мм, также подрезку совместили с капотом. Рулевую колонку установили от «Соболя» с регулировкой наклона и вылета баранки. Немаловажную роль в управляемости сыграл ги-



дроусилитель руля ZF от «Газели Next», да и по мощности его вполне хватает, даже пришлось усиливать раму.

Перейдём к усилению проходимости. В мосты установили главную передачу 4.625 и стопроцентные блокировки с пневмоприводом «Спрут». Для возможности накачивания спущенных колёс вывели посты в удобные места.

Обратите внимание: покрышки шириной 11,5 дюймов смонтированы на кованые диски производства ВСМПО 7 дюймов, это даёт возможность стравливать колёса до 0,5 атмосфер и не разуться! На второй пониженной передаче машина спокойно берёт подъёмы в 45 градусов! Всё это хорошо, но как же нам преодолевать большие расстояния, особенно там, где нет заправок? В задней части рамы мы установили дополнительный бак ёмкостью 110 литров. Теперь общий запас топлива получился 205 литров, с учётом среднего расхода 12–14 литров должно хватать на 1400 км пробега без дозаправки.

На автомобиле установлен силовой обвес фирмы РИФ, серьёзно доработанный нами. К переднему бамперу добавлены силовые подножки для удобства и большей жёсткости конструкции. Багажник видоизменили для защищённой установки люстры и добавили кронштейны для крепления всевозможных приспособлений, таких как Hi-Lift, Sand-track и других. Также багажник вырезали для пользования большим откидным люком. Люк врезали в передней части автомобиля, и им можно пользоваться, встав на капот, который усилили для этой цели. В переднем и заднем бампере установили лебёдки COMEUP WINCH с тяговым усилием 4,3 тонны и синтетическим тросом.

Силовые пороги изготавливали вручную, с учётом трансмиссии и её защиты, которую тоже сделали наши специалисты. В передней части установили веткоотбойники, которые защищают лобовое стекло. Из дополнительной светотехники выделяются четыре фары с БМД, две ближнего и две дальнего света со встроенным герметичным ксеноном, установленные на переднем бампере. Стёкла на них толщиной 10 мм! Зеркала подогнали от Kia Bongo с электроприводом и обогревом.

А что в салоне? Пол уложили герметичным алюминием с полной шумовиброизоляцией. Установили трансформируемые диваны, которые усилили и перешили в кожу. Только на этой машине внедрили мощный крышный блок конди-



ционера Webasto. Установили две автономных печки той же фирмы (одну – для прогрева двигателя, а вторую – для автономного отопления салона), которыми можно управлять на расстоянии. Штатные отопители заменили на более мощные. Панель приборов разрабатывали вручную для максимального удобства пользования. А вот обшивку потолка и аудиоподготовку владелец делал сам в специализированном ателье.

Скажем честно, машину эту мы делали пять лет назад, и она уже проехала около 50 тыс. км. Это и охота, и путешествия, и езда по городу. В общем, хозяин доволен! 🐾

**ГЕОТАКА**

**ГАЛАГРИН**

- сервис • запчасти • продажа тюнинг-комплектов
- подготовка УАЗов к экстремальным условиям

**УАЗ ПРИРОДА ДВИЖЕНИЯ**

Ремонт и модернизация трансмиссии и подвески с устранением заводских дефектов. Понижение в РК до 3,8. Установка шин до 40 дюймов, установка редукторных мостов и мостов Барс, автоматической подкачки колес, всех видов блокировок, усиленных бортовых редукторов, изготовление нестандартного силового обвеса, установка дизельных двигателей Toyota, Nissan, в т.ч. с АКПП, на все модели УАЗ. Кардинальное улучшение управляемости.

Запчасти собственного производства: шноурели, коробки РК с понижением, дисковые тормоза и многое другое.

**Качественное ТО и ремонт всех моделей УАЗ.**

**+7 (495) 585 47 97, 585 48 98, 740 87 57, +7 (905) 760 56 03**

www.galagrin.ru galagrin4x4@mail.ru отдел продаж