



РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ Т-50

НА БЕЗДОРОЖЬЕ

Кто-то любит бороздить глубокий снег, кто-то – преодолевать полутораметровые броды, кому-то нравится вдумчивая медленная езда на большом моменте двигателя, кому-то в радость сафари по полям со скоростью 80 км/ч и больше, кому – двигаться через валуны и брёвна в диаметре больше 50 см, а кому – просто разогнаться до сотни меньше чем за 8 секунд! Неужели для достижения этих целей надо иметь много разных автомобилей?

Всё на свете, конечно, не совместить, но, имея огромный опыт постройки автомобилей различной направленности и зная максимально подходящие узлы и агрегаты, можно попытаться собрать многофункциональный аппарат.

Давайте начнём по порядку. Сердце автомобиля – двигатель. Все знают, что максимальный момент на низах – у дизелей, но надёжные дизели – это прошлый век: они имеют большую массу. Максимальные обороты низки даже у современных дизелей, которые могут быть уже с хорошим соотношением масса/мощность, но надёжность и пригодность дизелей с электронными системами для экстремальных условий сомнительны. Мы остановились на легендарной серии восьмицилиндровых бензинок, в частности 3UZ-FE с шестиступенчатым автоматом 300 л/с и момен-

том 440 н/м. Весит этот двигатель вместе с коробкой всего 240 кг! Это не больше штатного 409-го двигателя с механикой Dymos. Как обуздать такую мощность? Мы разработали специальную переходную плиту, с помощью которой данный силовой агрегат стыкуется с легендарной раздаточной коробкой от Toyota Land Cruiser 100 с межосевым дифференциалом на сателлитах – никаких муфт.

Двигаясь далее, вспомним, что же мы хотели получить на выходе: с одной стороны, максимальный дорожный просвет и надёжность, с другой – бешеную динамику и устойчивость хотя бы до 100 км/ч. Ну да, мосты, конечно, надо брать от Volvo Laplander C303 – порталные, с бортовым редуктором внешнего зацепления, который позволяет увеличить дорожный просвет на 150 мм по сравнению с обычными мостами и на 110 мм по сравнению с военными



зайцев: уменьшили угол въезда и приблизили переднюю балку к рулевому редуктору, получив оптимальные углы рулевых тяг. Подробнее о рулевом управлении. Механизм гидроусилителя применили от «Патриотов» с 2014 г. в., который устанавливается снаружи рамы, в отличие от «хантериного». Это позволило более грамотно поместить двигатель под капотом, а также организовать уникальную кинематику рулевого управления, правильно рассчитав длину сошки в соответствии с рычагом кулака. Рулевые тяги изготовили оригинальные, намного мощнее родных лапландеровских с применением ШСов. Теперь маленький

уазовскими! Мосты клиент привёз сам, уже доработанные под тойотовскую сверловку колёсных дисков, с переделанными блокировками с вакуумного принципа на пневматический; а также дисковые тормоза Lexus LX570 тюнинг-фирмы Prota. Нашим специалистам не понравился уровень некоторых доработок мостов, и мы с разрешения владельца переделали планшайбы крепления тормозных дисков, доработали принудительные блокировки и полностью разработали принцип входа в мосты линии автоматической подкачки колёс.

Да, но на Volvo эти мосты стоят на рессорах, и при такой подвеске не может быть и речи о супердинамичной езде и устойчивости. Мы решили использовать продольные рычаги от Toyota LC105, которые зарекомендовали себя только с лучшей стороны, но вместо пружин и обычных амортизаторов внедрили гидропневматические стойки компании RaceRunner 2,5 дюйма диаметром и с ходом 14 дюймов! Специально под вес автомобиля рассчитали и изготовили пружины в питерской конторе Vlad Springs.

Закачанный в выносные резервуары стоек азот под давлением 9 атмосфер в сочетании с упругими пружинами дали возможность, несмотря на порталные мосты, не бояться очень активно управлять техникой. И это учитывая, что в подвеске нет стабилизаторов, которые убили бы большие ходы, так важные на бездорожье. Для максимальной проходимости передний мост сдвинули вперёд и этим убили двух

ГАЛАГРИН

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

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 колёс, 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



ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ



БАК

руль Мото можно вращать одним пальцем, а ведь мы имеем дело с бортовыми редукторами и колёсами 37 дюймов!

Раздатку от «сотки» перебрали и внедрили на неё центральный стояночный тормоз дискового типа, чего не хватает и «Тойотам». Заканчивая про трансмиссию, скажем, что самым тяжёлым было совместить большие ходы подвески с минимизацией вибрации карданных валов. Пришлось применить шарниры Гука, а на заднем кардане – даже два! Начиная строить проект, мы сразу сказали заказчику, что грамотней разлифтовать машину и врезать опоры стоек вовнутрь кузова, тогда бы автомобиль опустился почти на 200 мм без потери геометрических параметров подвески и стал бы ещё более универсальным. Но это привело бы к очень большому переделкам кузова, и, учитывая, что стратегия эксплуатации – это езда по равнинным местам, оста-

вили как было. В итоге машина получилась очень высокой. Но зато теперь с небольшими переделками можно на неё поставить пневмоколёса размерностью 1000×500R18 известной фирмы «АВТОРОС» и преодолевать любые снежные пустыни, ведь сейчас просвет под редуктором 43 см, а под раздаткой – 63.

Про покрышки. Шины размерностью 37×14R17 Trepador 8060 тайваньской фирмы Maxxis прекрасно себя зарекомендовали как сугубо экстремальные шины, на которых можно реально ехать по шоссе со скоростью более 100 км/ч. Ну, про легендарные разборные диски Hutchinson, позволяющие ехать практически на нулевом давлении, знают все. Скажем только, что мы их специально доработали под нашу систему автоматической подкачки колёс, про которую ниже.

Мы полностью заново разработали вход системы в бортовые редукторы, который позволяет ремонтировать в полевых условиях и неуязвим в жёстком бездорожье. Система собрана на элементах итальянской фирмы Camozzi и японской SMC. Компрессор применили ARB Twin производительностью 174 л/мин., зарезервировав его вкупе с компрессором, уже бывшим на машине, от компании VIAIR. Кроме системы подкачки и линии пневмоблокировок организовали линию избыточного давления в агрегаты трансмиссии.

Отдельно о тормозах. На машине уже стоял вакуумный усилитель от «Гелендвагена», который в итоге прекрасно справился с мощными (спереди 6, сзади 4 цилиндра на колесо) суппортами с родными дисками от Lexus LX570. Что интересно, передние перфорированные диски – российского производителя «Тайга»! Эти суппорты установлены с помощью сконструированных нашими специалистами переходных планшайб.

В систему охлаждения двигателя установили мощный тойотовский радиатор с двумя электроклапанами фирмы SPAL, работающими в двух режимах – параллельном и последовательном на разных температурах, для максимального комфорта и надёжности.

Такой мощный двигатель плюс сильно заниженные ряды в трансмиссии дают великолепную динамику, и автомобиль прекрасно тянет в самых тяжёлых условиях. Но расход топлива получается немаленький. Мы озадачились запасом бензина и разработали с учётом уникальности автомобиля три бака: два боковых по 52 литра и один задний в раму 66 литров. Общий запас с учётом остатка – 160 литров гарантированно. Баки сделаны из алюминия 3 мм, некорродирующего сплава АМГ-3 с минимумом сварных швов. Они надёжно защищены силовыми порогами, изготовленными из порогов РИФ. Блок управления двигателем вынесли под потолок, в полочку рядом с водителем.

Хочется отдельно сказать про защиту продольной рулевой тяги, которую закрепили на балке моста. В тандеме с традиционной защитой они перекрывают весь диапазон хода подвески.

Не смотрите, что машина не выглядит как в автосалоне, ведь она к нам приехала уже не новая – не всё то золото, что блестит. Давайте попробуем влезть в кабину этого истребителя и ощутить полёт по бескрайним просторам России! 🐾



Ведущая рубрики: Марина ПАЛЬКО

mpalko@rhm-magazine.ru

КУЛЬТУРА ОХОТЫ

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

От всей души поздравляю вас с Новым годом! Желаю крепкого здоровья вам и вашим близким, хороших новостей и много радости в новом году! Желаю всем охотникам и охотницам новых интересных охот и путешествий! Спасибо вам, что вы с нами!

