



ПОЛ- «БУХАНКИ», ИЛИ НЕЗАМЕНИМЫЙ ПОМОЩНИК

ТЕКСТ И ФОТО: АЛЕКСАНДР ГАЛКА

Н оговорим о пикапах. Пикап – это автомобиль, в котором пространство для нахождения людей жёстко отделено от грузового отсека; скажем, это малотоннажный грузовик с возможностью размещения пассажиров в два ряда. В основном все мировые производители полноприводной техники изготавливают пикапы в капотной компоновке – это как бы «джипы» с кузовком. Исходя из компоновки получается очень большая база (расстояние между осями), вследствие чего не очень хорошие показатели геометрической проходимости. Поэтому пикапы в основном рассматривают как помощников по хозяйству, и чтобы заезжать на бездорожье, их серьёзно модернизируют.

Ульяновский автозавод выпускает модельный ряд 3904: это немного уменьшенный кузов легендарного «Батона» и бортовой грузовой отсек. Компоновка безкапотная, и даже при увеличении длины для того, чтобы увеличить отсек для груза, база стала как у УАЗа «Хантер»!

Что нужно сделать с данным экземпляром, если мы хотим получить помощника в охотхозяйствах и лесных угодьях? Немного строк об экологии. В наше время стало очень много любителей покорения бездорожья. Есть, конечно, заповедные места, ввиду удалённости которых природа в них не тронута. Но есть и места, где почва изранена зубастыми внедорожными шинами, а плодородный слой восстанавливается десятилетиями. Мы не говорим о землях Заполяр-

ного круга, где тоненький живородный слой образуется очень долго. До недавнего времени шины низкого давления выпускались только для спецтехники и огромных размеров. Компания «Авторос» сломала стереотипы, и мы сейчас можем приобрести покрышки размерностью 900×450 R18, что соответствует 35 дюймам в средненакачанном состоянии. Но самое важное: качество этих шин позволяет передвигаться по дорогам общего пользования со скоростью до 120 км/ч! Если взять практически все болотоходы, то скорость ограничена максимум 60 км/ч!

Очень важный аспект – это то, что данные колёса возможно прописать в ПТС как внесение изменений в конструкцию машины, и спокойно ездить по шоссе! Получается, и

природу бережём, и автомобиль остаётся автомобилем, а не превращается в трактор.

Ну, начнём. Первым делом перевариваем старую подушечную подвеску на подвеску серьгового типа. Почему? Подвеска на подушках была разработана для грузовиков. Она является очень жёсткой и имеет очень малые ходы, что отрицательно влияет на живучесть кузова и рамы. А при применении больших колёс это становится ещё актуальней. Кроме того, при серьговой подвеске идёт подлифтовка и, значит, упрощается установка пневматиков. Это сложная работа, но, пожалуй, самая важная.

В отличие от заводской серьговой подвески, которую завод применяет на автобусах 2206, мы используем более мощные рессоры: спереди – от УАЗа 3151 с добавлением от двух до трёх листов, в зависимости от массы автомобиля. Сзади – от УАЗа 3159 «Барс». Амортизаторы уже нужны с большим ходом: в бюджетном варианте используем отечественной фирмы «РИФ». Модель 3904 отличается от остальных моделей вагонной компоновки тем, что боковая



СЕРЬГОВАЯ ПОДВЕСКА РЕССОР

дверь находится на меньшем расстоянии от передней, значит, вырезать заднюю часть передней арки сильно не получится. Мы смещаем передний мост ближе к концу рамы с переносом кронштейна амортизатора – этим убиваем трёх зайцев: уменьшаем передний свес, улучшаем угол наклона передних амортизаторов, упрощаем установку колёс!

Но всё равно надо серьёзно и грамотно вырезать арки и край передних дверей. Сзади резать ничего не надо. Да, конечно, кузов лифтуем на 100 мм. Устанавливаем наши фирменные расширители из полиуретана. Над задними колёсами изготавливаем расширители из алюминия, и колёса можно ставить!

Ставить-то можно, а вот ездить вряд ли. Многие думают, что поставили колёса – и задача решена. Это неверно: физику не обманешь. Конечно, серьёзное увеличение размера шин влечёт за собой серьёзные доработки трансмиссии.

Во-первых, это сцепление. Мы установили фирмы Sachs от «Газели» NEXT, дизель есть дизель. В раздаточную коробку внедрили понижающий комплект с понижением 3,33 вместо штатного 1,94. Мосты тоже усилили. Установили главные передачи с понижением 5,125, с завода шли 4,625. А вот проходимость максимально увеличилась после внедрения самоблокирующихся



дифференциалов кулачкового типа от БТР-80, специально доработанных под УАЗовские мосты. Все знают, что шкворни с завода идут пластиковые; они и штатные колёса не долго выдерживают, а здесь в накачанном состоянии 38 дюймов! Пришлось установить кулаки старого образца на шкворнях с бронзовыми цилиндрическими втулками, а суппорты закрепить на специальных планшайбах. Одновременно заменили ШРУСы на надёжные саратовские. Увеличили продольный угол наклона шкворней для улучшения управляемости и выезда из колеи. Задние барабанные тормоза заменили на дисковые: удобно обслуживать, и они самоочищаются в грязи.

Очень сложной доработке подверглось рулевое управление. Мы установили полный комплект фирмы ZF от «Газели» NEXT с усилением рамы и переделкой рулевой тяги. Этот ГУР был взят горьковчанами с трёхтонного грузовичка Mercedes Benz. Совместно с ГУРом поставили рулевую колонку, тоже от «Газели». Она комфортна: имеет регулировку по высоте и наклону.

САМОБЛОКИРУЮЩИЙСЯ ДИФФЕРЕНЦИАЛ БТР



КУЛАКИ СТАРОГО ОБРАЦА

Для преодоления бродов, которые для этого молодца могут достигать 1,5 метров, установили верхний забор воздуха – шноркель фирмы «РИФ». Вот теперь можно ездить!

Далее расскажем о вещах, которые уже не являются обязательным условием для нормальной эксплуатации вездехода, но, конечно, улучшают общую картину. Спереди поставлен силовой бампер компании ОJ с электролебёдкой тяговым усилием 4,3 тонны. Красивые веткоотбойники, сделанные в дизайн автомобиля, хорошо сочетаются с багажником фирмы «РИФ». Светодиодные головные фары имеют намного большую эффективность по сравнению со



ШЕСТЕРНИ Понижения РК



СЦЕПЛЕНИЕ SACHS

штатными. Здесь мы пошли путём модернизации недорогих китайцев, свет от которых оказался не хуже легендарных RIGID! Светодиодная балка на багажнике от известной фирмы Auogo с классом защищённости IP69. В бампер встроены фары от той же фирмы. Данную машину покрасили защитным составом «Раптор», но есть возможность защитить кузовные детали более серьёзными материалами, такими как полимочевина.

Думаем, перед вами – самый правильный полноприводный пикап: машина для серьёзной работы, а не для баловства! 🐾

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 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: шноркели, 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