

Другое измерение

Зачастую в этой рубрике мы представляем быстрые шоссейные автомобили, а иногда и откровенные драгстеры, главная цель которых – максимальные показатели мощности, разгона и скорости. Но есть и другая точка зрения на то, что такое драйв и каким должен быть автомобиль для него. Ведь «шалить» можно и там, где кончается асфальт. Именно о таком внедорожнике и пойдет речь ниже

Мягко качнувшись на подвеске Old Man Emu, внедорожник съехал с асфальта на раскисшую грунтовку и неторопливо поехал вдоль леса, тихо урча 6-цилиндровым дизелем. Там, где обычный автомобиль каждую секунду требует внимания, дабы не увязнуть, этот серебристый великан проезжал на 2-й повышенной передаче, как будто не замечая полного отсутствия дороги под громадными «катками» BF Goodrich. Более того, влажная плотная глина для него и была этой самой «дорогой». Да, может, асфальт и получше, но и так тоже очень даже ничего. Ведь для любителя приключений на природе грунтовая дорога и слежавшийся песок являются тем покрытием, по которому приходится проезжать намного больше, нежели по гладкому и ровному асфальту.

А бывает, что и речку надо вброд преодолеть. Или на горку забраться. Ведь не для всех понятия «драйв», «удовольствие» и «положительные эмоции» означают гонку на 402 м, «кольцо» или быстрый спецучасток в ралли. Для кого-то это охота, поездка в лес «на шашлыки», да и вообще, просто «покатушка» вдали от цивилизации. И для таких задач также необходимы автомобили, подготовленные особым образом.

ХОРОШАЯ БАЗА – ЗАЛОГ УСПЕХА
При кажущемся сходстве с популярным «сотым» Land Cruiser автомобиль на фото имеет другое обозначение – Toyota Land Cruiser 105. Однако на самом деле, невзирая на больший порядковый номер, 105-й Land Cruiser проще «сотки». 105-й построен на слегка доработанной раме от «восемидесятки». Оттуда же и неразрезные





← балки мостов спереди и сзади, опять же доработанные. А поверх этой основы установлен кузов Land Cruiser 100, отличительной особенностью которого является вертикальная двустворчатая распашная задняя дверь. Интерьер существенно упрощен: вместо климат-контроля – кондиционер, отсутствует кожаная обивка, а взамен рычага «автомата» – механическая 5-ступенчатая КПП.

Под капотом находится проверенный временем дизельный мотор объемом 4,2 л с шестью цилиндрами. При отсутствии турбонаддува такой двигатель выдает всего лишь 130 л. с. на маховике, а на колесах и того меньше – около 115–120 л. с. Но этот мотор отличается громадным запасом крутящего момента и надежности. Поэтому даже при установке турбодвигателя ресурс двигателя падает незначительно, мощность растет до отметки 180–190 л. с. на колесах, а динамика поднимается до уровня Land Cruiser 100 V8 4.7.

Привод – постоянный полный, имеет понижающую передачу и блокировка межосевого дифференциала. При этом на некоторых версиях 105-го встречались и межколесные блокировки передней и задней оси.

Как видите, эта машина уже сама по себе – очень неплохой внедорожник. Но владелец хотел большего.

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ

Одними из наиболее важных характеристик внедорожника являются величина дорожного просвета и углы въезда/съезда. С улучшения этих показателей и начались доработки. Из-за неразрезных балок спереди и сзади единственной возможностью увеличить дорожный просвет оказывается установка больших по размеру колес. Но они могут задевать колесные арки. Поэтому кузов был приподнят («лифтован») на 5 см с помощью деталей подвески (пружин и аморти-

Амортизаторы Old Man Emu в «фирменном» желтом цвете и шины BF Goodrich – как признак серьезного внедорожника



заторов) Old Man Emu. И только после этого свое место заняли новые большие колеса с шинами BF Goodrich.

Одновременно с этим спереди и сзади заменили штатные бамперы на металлические ARB, передний – с дополнительными креплениями под фары и местом под лебедку, задний – с дополнительным креплением под запасное колесо и канистру. Благодаря специальной форме бамперов и «лифтованной» подвеске существенно увеличились и углы въезда/съезда. При этом подвеска рассчитана на дополнительную нагрузку, обусловленную металлическими бамперами – ведь передний (с лебедкой) весит около 100 кг, а задний (с крепежами) – все 120 кг.

«Лифтование» автомобиля потребовало некоторых специфических мер – спереди пришлось применить сайлент-блоки со смещенным центром, иначе угол наклона карданного вала становился критичным и возникали паразитные колебания. Кроме того, во избежание резких рывков руля вместо стандартного был использован рулевой демпфер Old Man Emu – специальный амортизатор, который устанавливается

поперечно, на рулевой рейке, между правым и левым колесом передней оси.

А какой же «правильный» внедорожник без лебедки? Поэтому спереди была смонтирована лебедка Warn с тяговым усилием в 4,3 т. Джиперы утверждают, что тяговое усилие лебедки должно превышать вес автомобиля минимум в 1,5 раза. Поэтому Warn стала самым подходящим вариантом. Она имеет хорошую защиту от брызг воды, датчик перегрева и отдельный пульт дистанционного управления. Ведь находится рядом с работающей лебедкой небезопасно – под нагрузкой может лопнуть металлический канат. На тяжелом бездорожье всякое случается... Однако, для того чтобы пользоваться лебедкой приходилось как можно реже, машину оборудовали блокировками дифференциалов. Межосевая блокировка активируется кнопкой на передней панели, а дополнительно установленные межколесные ARB, спереди и сзади, замыкаются пневматическим приводом. Для его функционирования необходим дополнительный компрессор, установленный под капотом и используемый, кроме того, для подкачки шин. С полностью заблокированными тремя дифференциалами этот автомобиль может



Металлический бампер и защита из труб придают 105-му грозный вид. «Крокодилушка...»



Благодаря шноркелю имеется возможность преодолевать водяные преграды, не опасаясь получить гидроудар



Хотя комплектация в сравнении с LC100 существенно проще (кондиционер, механическая КПП, тканевая обивка), общий вид салона и его простор достались в наследство



Под капотом – герметичное соединение шноркеля и воздушного фильтра и компрессор блокировок дифференциалов, который также можно использовать для подкачки шин через отдельный шланг (показан стрелкой)

передвигаться даже в том случае, если всего лишь одно колесо имеет надежное сцепление с дорожным покрытием. Модным ныне «паркетникам» такое и не снилось.

Для преодоления водных преград служит шноркель – высокий воздухозаборник, выведенный сбоку, который герметично подсоединен к воздушному фильтру двигателя. Благодаря такому устройству автомобиль может проезжать вброд речки и водоемы, даже когда вода полностью покрывает капот. Конечно, долго находиться в воде не следует – ведь все остальные соединения не проходили дополнительную гидроизоляцию.

Как завершающий штрих к имиджу покорителя пространств установлены боковые защитные пороги. Они имеют усиленную трубчатую конструкцию, что позволяет не опасаться за нижнюю часть кузова при переезде различных кочек, ухабов и поваленных деревьев.

Конечно, прожженные джиперы отмечают, что герой нашего очерка – это еще не совсем бескомпромиссный вездеход, готовый продраться сквозь любое бездорожье. И будут правы. Представленные нами доработки скорее являются своего рода Phase 1 во внедорожном тюнинге. Ведь этот серебристый великан еще и каждый день возит своего владельца и его семью по городу. Но наступают выходные, и тогда с друзьями можно легко и быстро добраться до любимого места в лесу или выехать на охоту. Вот здесь и понимаешь, зачем нужен такой автомобиль. Из другого измерения драйва. ☑

Редакция благодарит компанию «4x4 ОРЦ» за помощь в подготовке статьи

ПЕРЕЧЕНЬ И СТОИМОСТЬ ДОРАБОТОК

Подвеска Old Man Emu (пружины, амортизаторы, рулевой демпфер, сайлент-блоки)	\$1000	Боковые пороги	\$800
Комплект бамперов	\$3000	Лебедка Warn 9,5 XP	\$1750
ARB	\$1250	Межколесные блокировки дифференциалов	\$2300
Дополнительные крепежи		Компрессор	\$270
ARB на бамперах		Шноркель	\$480
		Шины BF Goodrich (5 шт.)	\$1000
		ИТОГО	\$11 850

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

АЛЕКСЕЙ ЛУКОШКИН,
компания «4x4 ОРЦ»



Среди внедорожников стоит выделить только две модели, на базе которых можно строить полноценные вездеходы – это Toyota LC 105 и Nissan Patrol. У каждого свои плюсы и минусы, но общими чертами являются: очень крепкая рама, способная выдержать колоссальные нагрузки, надежные дизельные или турбодизельные моторы и настоящий полный привод, а не его электронная имитация. Подобные автомобили обычно тюнингуют сезонно, как правило, весной или осенью. Для того чтобы подготовить автомобиль такого уровня, необходимо около 3–5 дней, а в месяц всего дорабатываются 3–4 машины. У нас бывают и более серьезные заказы. Доработки в комплексе занимают до двух недель. Однако практика показывает, что клиенты зачастую тюнингуют автомобиль постепенно, приобретая один аксессуар за другим и открывая для себя все новые и новые возможности своей машины.