

Тест-драйв



Редакция журнала «Автоэлита» продолжает серию тест-драйвов специально подготовленных внедорожников. И в этом номере мы тестируем настоящий, «боевой» джип, под колесами которого остались десятки тысяч километров непролазных дорог и бездорожья по всему Уралу и Сибири! Этот «проходимец» построен на базе Toyota LandCruiser Prado 78 легендарной 70-й серии, и предоставлен сервис-центром интернет-магазина «4x4tun.ru».



Поскольку это, в прямом смысле слова, машина специального назначения - для того, чтобы ее грамотно протестировать, необходимы специальные навыки и умения. За штурвалом нашего «корабля» опытный трофи-рейдер, путешественник, неоднократный победитель соревнований «Урал Трофи» Сергей Петухов.

Выдвигаемся к месту испытаний. В городе жесткая подвеска сурово «здоровается» с «лежачими полицейскими», и это хорошо чувствуется в салоне. По трассе машина легко идет с крейсерской скоростью 90-100 км/ч. Монотонно гудит, как ей и положено, грязевая резина Simex Extreme Trekker. И пока ничего интересного не происходит, общаемся с пилотом, выпытывая, интересующие нас, подробности.

Сергей, когда началось ваше увлечение постройкой внедорожников специального назначения?

Началось примерно с 2002-2003 года. В то время я еще занимался трофи. Тогда это все только зарождалось. В 2004-2006 участвовали в соревнованиях «Урал Трофи». Наша команда занимала призовые места. Позже мы отошли от спортивного направ-

ления и стали соревноваться с природой. Подготовить машину так, чтобы доехать туда, куда не все смогут пойти - это нам показалось более интересным. До этого строили машины сами для себя, для друзей, а в 2010 году открыли сервис по тюнингу внедорожников. Интерес к экстремальному отдыху стал набирать популярность и люди озадачились вопросом, где им подготовить свой автомобиль для таких целей. Наш сервис-центр может предложить клиенту все: от консультаций и продажи отдельных элементов тюнинга, до полной постройки внедорожника. У нас богатый опыт использования автомобиля в экстремальных условиях и, как результат - профессиональный опыт в его подготовке для таких условий. Есть свой интернет-магазин «4x4tun.ru», где мы подберем клиенту весь необходимый комплекс оборудования, элементов подвески, аксессуаров. Мы работаем только с проверенными производителями, такими как: **Tough Dog, IRONMAN, Dobinsons, Maxtop, Bushwacker, Prolight, ARB, AVM**. То есть, приехав к нам на штатном внедорожнике, на выходе владелец может забрать полностью подготовленный автомобиль.



Возможность зафиксировать машину на крутом подъеме без выключения двигателя – преимущество АКПП

Какие машины наиболее пригодны для такого тюнинга?

В принципе можно тюнинговать любой внедорожник, все зависит от целей и задач его владельца. Мы готовили Mitsubishi L200, Volkswagen Amarok, Toyota Hilux. Но, как правило, это машины японской сборки, рамные, 90-95 годов выпуска, дизель, автомат. То, что автомобиль экстремальной проходимости должен быть рамным это и так понятно. Обязательно - дизель! Ту тягу на малых оборотах, какую дает дизельный мотор, не даст ни один бензиновый двигатель. К тому же дизельный двигатель существенно экономичнее, чем бензиновый. Ну и в тех местах, где мы бываем, раздобыть солянку при необходимости намного проще - что тоже немаловажно. Автоматическая КПП также предпочтительнее, так как дает водителю ряд преимуществ, таких как: постоянно свободная вторая рука, отсутствие отката на подъемах, возможность зафиксировать машину на крутом подъеме без выключения двигателя, возможность движения без перегазовки и возможность дополнительно высвободить внимание

водителя от процесса управления на дорожные условия. Последнее, порой, имеет первостепенную важность.

В чем заключается тюнинг такого автомобиля? И что он включает в себя в нашем случае?



В процессе работы мы тюнингуем экстерьер, интерьер и, конечно, подвеску машины. Единственное, что мы не трогаем – это силовой агрегат. На нашем автомобиле установлен двигатель «1 KZ-TE»: трехлитровый турбо-дизель идеально подходит для тех целей и задач, которые перед ним ставятся. Тяговой силы ему хватает с запасом. Надо отдать должное японцам – сработали безукоризненно. Блок управления в этой модели стоит под приборной панелью, так что можно спокойно ехать по реке, когда в салоне воды по колено. Для увеличения тяговой силы ставим пониженные пары, что позволяет мотору легче крутить большие колеса.

По экстерьеру. В первую очередь вместо штатного бампера устанавливается стальной сварной усиленный. Сегодня самые популярные производители бамперов – российские: **РИФ, ОJeep, KDT, Вездеходофф**. На бампер приходится большая часть работы первопроходца: валить деревья, отбивать ветки, корни и стволы деревьев, камни под днищем. Ну и покраска «Раптор» - это специальная краска, которая не царапается, придает автомобилю внешний вид броневика.



Нелишней будет такая деталь как веткоотбойник: два натянутых троса от капота к крыше автомобиля предохраняют лобовое стекло от повреждений вследствие удара веток и позволяют сохранять видимость дороги. Полезная штука.



Еще одна необходимая деталь – лебедка. Без нее никуда. Лично я владельцам всегда рекомендую ставить лебедки не только спереди, но и сзади. Один раз поставил и

ты знаешь, что она у тебя есть. Пить-есть не просит, а вот выручить в трудной ситуации очень даже может. В этом я не один раз убеждался на собственном опыте. Мы рекомендуем две марки: **ComeUp, KingOne**. Они не самые бюджетные, но свою стоимость отрабатывают с лихвой.

На крыше усиленный, созданный по собственным чертежам, багажник. На дуге багажника установлена «люстра».



Кроме того установлены усиленные пороги и светодиодные фары в бампере. Мы сами используем водонепроницаемые светодиодные фары **Aurora и Rigid**



Industries. Первые - бюджетный и качественный вариант, вторые - лучшие фары, по мнению экспертов, но и цена на них соответствующая.

Шноркель «Safari» выведен на крышу: во-первых для того, чтобы не заливало водой, когда преодолеваешь водные препятствия, во-вторых, чтобы фильтр меньше засорялся, когда идешь в колонне друг за другом по какой-нибудь пыльной местности.

По интерьеру в данном автомобиле тоже проведена большая работа. Тут масса доработок. Вверху салона прикреплена потолочная консоль, на которой расположены: две радиостанции - одна обычная, для общения в колонне на трассе, вторая коротковолновая, для связи там, где уже ничего не ловит; блок включения «люстры»; клавиши блокировки переднего и заднего межколесного дифференциала; система определения горизонтального и вертикального крена (кренометр); отсек для хранения карт и путевых документов; пульта управления лебедками. Далее, на передней консоли: клавиша включения полного привода, клави-

ши регулировки давления в пневмоподвеске, регулировка жесткости амортизаторов, указатели уровня воздуха в ресиверах и в пневмоподушках. Нет разве что, регулировки давле-



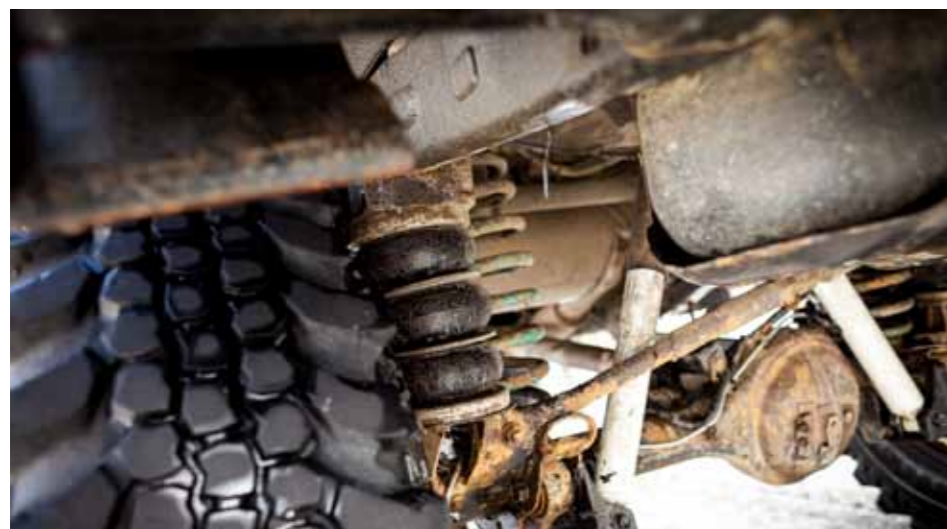
ния в шинах, как на БТР, но я об этом уже думаю. Полезное пространство багажного отделения использовано по максимуму благодаря лючкам под необходимые вещи, инструменты и т.д.

А по подвеске что можете рассказать?

Что же касается подвески, то штатная вся убирается и полностью заменяется на специализированную-усиленную. Мы ориентированы в основном на подвеску фирмы Tough Dog - надежная, отработанная и хорошо зарекомендовавшая себя в различных критических ситуациях марка. Бывает, ставят австралийскую подвеску «ОМЕ». Неплохая подвеска, но для наших условий это, как говорится, «не то пальто»!



По подвеске конкретно этого автомобиля можно сказать, что тут впереди стоит подвеска Tough Dog. На задней оси стоят по два амортизатора AmadaXtreme с регулировкой усиления жёсткости на каждую сторону. Они, как положено, отрегулированы и работают в паре.



Управлять жесткостью подвески можно из салона. Автомобиль «залифтован» на 5 сантиметров, чтобы можно было установить колеса размером 36 дюймов. Дополнительно на заднюю ось установлена пневмоподвеска, которая позволяет регулировать угол горизонтального наклона и выправлять автомобиль. Данный автомобиль предназначен для перевозки большого количества грузов, поэтому и подвеске мы уделили особое внимание.

Сергей, а где вы бывали в ваших путешествиях или, правильнее сказать, экспедициях? И как быть тем, кто так же хочет испытать адреналин экстремального отдыха, но не имеет подобного опыта, а то и вообще автомобиля?

Да мы много, где бывали. Свердловская область, Тюменская, Пермский край, Ханты-Мансийский округ – красивейших мест много! Два-три раза за лето выезжаем в походы. Перевал Дятлова исколесили вдоль и поперек. В списке наших побед такие места,



как Маньпупунёр, Чистоп, Отортен. Броды через реки Лозьва, Вижай, Тошемка, Ушма на своих маршрутах знаем наизусть. По общеизвестным дорогам ездить уже стало не интересно, мы ищем новые маршруты. Нашли мансийские тропы. Раньше манси там пасли оленей, делали зарубы на деревьях. Так вот мы по этим зарубам пробили маршрут, и вышли прямо на вершушку хребта. Красоты неопишуемые! Дикие горные речки с чистой водой, из которой на тебя хариусы смотрят, рядом дикие олени пасутся, чуть поодаль - плантации «золотого корня»! Это надо просто увидеть своими глазами! Основная цель похода – подняться в горы, полюбоваться на пейзажи, найти



новые дороги, побыть наедине с природой и немножечко, по-доброму, ее покорить!

Тем, кто хочет все это увидеть, я могу предложить туристический вариант. Это выезд в качестве пассажира с нашим отрядом. Так как поход - это мероприятие затратное, предложение действует на коммерческой основе. Но, поверьте, оно того стоит! На маршрутах встречаются и остров-

ки цивилизации, например, замечательная база «Елес-тур» - комфортабельный комплекс с рестораном и баней. Но так просто туда не добраться - только на подготовленном внедорожнике. Второй вариант - это влиться в наши ряды на своей машине, но при этом автомобиль должен быть подготовлен к походу специалистами сервисного центра «4x4tun.ru» потому, что маршру-

ты сложные, условия суровые и брать, что называется, «кота в мешке», это заранее поставить под угрозу срыва всё мероприятие. А если подготовкой занимались наши мастера, то мы уверены в техническом состоянии автомобиля. На нашем счету десятки построенных машин и, зачастую, в дальнейшем наши клиенты становятся нашими друзьями-единомышленниками!





Меж тем, мы добрались до испытательного участка. Первым делом стравливаем давление в шинах, чтобы машина мягче шла по неровностям и лучше цеплялась за дорогу. Начинаем экзамен. Кочки, ямы, рвы, въезд на горку, стойка на склоне – все упражнения на «отлично»! Не пришлось использовать и половины всех возможностей внедорожника. Даже не интересно.

Возвращаемся. Вдруг лес расступился, показывая нам просеку, изрытую тяжелой техникой. Такой подарок! Право руля и ... дальше пошли эмоции. Вот, где пригодился весь ресурс нашего агрегата. Включаем пониженную передачу, блокировку всех колес, и внедорожник, рыча, переваливается через валуны, размером со средний холодильник. В особо сложных случаях приходилось подключать лебедки. На какое то время коварная проталина, куда мы «засадили» одну из машин (в одиночку в такие приключения пускаться нельзя), затормозила движение. Но разобрались и с ней. Пригодилась и команда «Автоэлиты»,

иногда выступая в качестве противовеса на подножке.

В итоге, вместо запланированных 2 часов, наш тест-драйв закончился к вечеру. Но мы победили!

Редакция журнала «АВТОЭЛИТА» выражает благодарность сервис-центру интернет-магазина 4x4tun.ru



ТЮНИНГ ВНЕДОРОЖНИКОВ



Готовься к охоте
по-настоящему!



Интернет-магазин и сервис

4x4tun.ru

г. Екатеринбург, Крауля, 180, (343) 310-27-94