



# ЙАААЗЬ!

**И**дея обзавестись пикапом возникла, как только я ввязался в череду длительных экспедиций. У всех с порядком на борту внедорожника по-разному, но в салоне моего «однообъемника» в дороге неизменно возникал бардак – первичная раскладка шмурдяка (все по полочкам) нарушалась уже в первые дни пути, а то и раньше. Помню, до исступления дойдешь, пока отыщешь ту необходимую в данный момент мелочь, которую давным-давно убрал на всякий случай. А это докучливое бряканье и прочие шумы в салоне, производимые незакрепленным грузом? Но хуже всего бывало, когда вдруг проливалась неплотно закрытая емкость с бензином или другой какой летучей субстанцией – от едких паров хоть святых выноси! В общем, в моей ситуации пикап представлялся наилучшим выходом из положения.

### ПИКАП – В СТУДИЮ!

Ладно, берем грузовичок. Учтывая, что я хотел новую машину стоимостью до миллиона рублей, мостовую, с полноценной пятиместной кабиной, ремонтпригодную в отдаленных уголках нашей необъятной, вариантов выбора у меня оставалось немного, а точнее – альтернативы UAZ Pick-up не нашлось. И вот в апреле 2011 года, оставив в кассе 502 000 рублей, мы забрали из автосалона пикап с практически нулевым пробегом.

На доработку в компанию МВТ автомобиль поехал едва ли не сразу после постановки его на учет и подписания необходимых заявлений для последующего внесения изменений в конструкцию транспортного средства.

Первое, что сделали в тюнинг-ателье, – демонтировали салон, чтобы он не мешал выполнить необходимые операции: произвести антикоррозийную обработку,

восклицанием «ЙАААЗЬ!» с легкой руки взорвавшего рунет рыбака сегодня принято обозначать не только попавшуюся на крючок рыбу мечты, но и любой предмет, представляющийся нам совершенным.

А УАЗИК РОМАНА БОНДАРЕНКОВА В НАШИХ ГЛАЗАХ ИМЕННО ЧТО «ЙАААЗЬ!» – У СЕРЕБРИСТОГО UAZ PICK-UP ДВИГАТЕЛЬ ОТ «ТОЙОТЫ»

И МОСТЫ ОТ «НИССАНА», А ЕЩЕ ОН САМЫЙ ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ В ТЮНИНГОВОЙ СЕРИИ, ЗАПУЩЕННОЙ КОМПАНИЕЙ МВТ. ОБ ЭТИХ И ДРУГИХ ДОСТОИНСТВАХ СВОЕГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА РОМАН РАССКАЖЕТ САМ.

ТЕКСТ: РОМАН БОНДАРЕНКОВ, КЛУБ «АВТОПРОБЕГ 4x4» ФОТО: АВТОРА

шумо- и виброизоляцию, а также уложить цельноспаянный резиновый ковер по всему полу. Вслед за этим под будущие колеса большего диаметра отлифтовали кузов, применив капролоновые проставки на 60 мм, и расширили передние арки. Первый этап проекта завершился установкой силового бампе-

ра производства OJ. Настало время запустить пикап в эксплуатацию, чтобы проверить эффективность произведенного тюнинга и понять, куда двигаться дальше.

Для выработки концепции предстоящих работ хватило полутора месяцев езды по подмосковному бездорожью и участия в



### РЕЗЬБА ПО МЕТАЛЛУ

Одной из самых полезных доработок я считаю встроенные в борта ящики, поэтому остановлюсь на этой части проекта подробнее.

Сняв пластиковый вкладыш в кузов и удалив металлическую перегородку под ним, мы обнаружили приличный объем неиспользованного пространства. Вот куда можно спрятать (а потом быстро найти) бензопилу, буксирные тросы и удлинитель, лебедку, запасные канистры для смены масел, инструментальный ящик, газовую плиту, баллончики и другие мелочи! Сами знаете, доступ к этому добру должен быть максимально удобным. Завизжала болгарка, полетели искры – пошла резьба по металлу!

клубных покатушках. Детальный план действий буквально в первых строках предписывал установку колес диаметром до 33 дюймов и глобальную переделку грузового отсека с изготовлением ящиков для необходимых вещей в нишах над арками задних колес. Из первоочередного предполагалось также смастерить и разместить в кузове крепежи для полноразмерных запасок и канистр, смонтировать экспедиционный багажник, лебедку, ну и дополнительный свет, естественно.

В бортах пропилили дверцы будущих ящиков, по контуру сделали усиление профилем. Разобравшись с боковыми ящиками, полы и стенки багажного отсека пролили антикоррозийным «Мовилем», застелили «пяточной» резиной и закрыли алюминием. Кстати, внутренние габариты кузова с появлением рундуков остались практически прежними.

Снаружи боковины кузова обшили алюминиевым листом – усиление им не помешает. На крышу водрузили экспедиционный багажник OJ и, как планировали, переобули машину в резину размером 32x11,5 R15.

### ДАЙТЕ ДВЕ!

Печальный опыт, когда пришлось с полпути вернуться из экспедиции из-за разрыва поочередно рабочего колеса и запаски, недвусмы-

ленно подсказывал, что в кузове пикапа должен быть страховочный комплект сразу из двух покрышек. Но не просто же им там валяться – нужно надежное крепление. Такое соорудили из трубы диаметром 60 мм, изготовив дугу, на которой предусмотрели держатели сразу для пары запасок – по одному с каждого края. За креплением дуги органично вписались два бокса для канистр.

Грузовой отсек закрыли рольставнями: хочешь, сверни их и ставь в кузов крупногабаритные предметы вроде холодильника, хочешь – разверни, чтобы сохранить в чистоте и сухости добро, размещенное на дне.

Для увеличения запаса хода и снижения стоимости эксплуатации в освободившуюся нишу крепления запасного колеса вставили газовый баллон объемом 95 л, соот-



электрики только стартер, генератор, свечи накала и датчики давления и температуры), тойотовские же коробка и раздатка, а также мосты от Nissan Patrol с дисковыми тормозами по кругу и принудительной блокировкой заднего дифференциала.

Монтировать прикупленное оборудование я доверил известным трофистам и вообще рукастым ребятам – братьям Серегиным. В их гараже пикап провел все лето и половину осени, прежде чем выехал из «операцион-

ной» с новым сердцем и опорно-двигательным аппаратом. Замечу попутно, что подвеску заднего моста дополнили пружинами, а углы крепления амортизаторов изменили для увеличения грузоподъемности и управляемости. Что касается движка, то «японец» без проблем разместился под капотом уазика, а расход топлива теперь составляет 13,5 л/100 км при движении по трассе.

Когда строишь машину своей мечты, на компромисс не соглашаешься идти даже в мелочах. Поэтому все дополнительное оборудование я выбирал тщательно, можно сказать – придирчиво. Так, взял отлично зарекомендовавшую себя электрическую лебедку U4x4 12000 (на 5450 кг) с пультом

дистанционного управления. На багажник и передний бампер поставил защищенную по стандарту IP67 светодиодную оптику. Она, как я убедился, способна превратить ночь в день, а при правильной регулировке расположенных на бампере фар (чуть вниз и вправо), не слепит встречных водителей, тем самым позволяя ехать ночью в ранее не достижимом световом комфорте. Все установленные на автомобиль колеса, включая запаски, – износостойкие Mickey Thompson Baja MTZ Radial SLT размерностью 33x15,5 R15. Эта резина славится низким уровнем шума и, как показала практика, при давлении 0,8 атмосфер уверенно ведет себя даже в мокрых глиняных колеях.

ответственно, подключили газобаллонное оборудование. Экономия, правда, вышла не очевидная: при движении на газу расход по трассе составляет 22 л на сотню против 18 л бензина – данные получены на колесах размерностью 305x70 R16 с главными парами 4,625.

### ПРОВЕРЕНО «ЧУХЛОМОЙ»

На этих колесах и с этими ГП от дизельных модификаций уазика осенью съездили в экспедицию «Полная Чухлома». Под соревнования машину оснастили шноркелем – на всякий пожарный случай. «Чухлома» прошла без единой поломки, да и зимой проблем с пикапом не было. Зато долгими зимними вечерами начали созревать планы по дальнейшему апгрейду экспедиционника – тюнинг ведь закончить невозможно, разве что волевым решением прекратить!.. В общем, процесс продолжился, и за зиму были приобретены: чугунный дизельный атмосферник Toyota 3B (с шестеренчатым приводом не только газораспределительного механизма, но и ГУРа, а из



### ОТ ВЕСНЫ И ДО ВЕСНЫ

На этом тюнинг-проект, как кажется, завершен. Или приостановлен до следующей весны? Не знаю. Главное, что сейчас у меня есть именно тот автомобиль, который и был задуман. Большой и просторный, с продуманной системой размещения вещей, оснащенный лучшими из известных мне агрегатами. Кстати, деталей, которые невозможно приобрести в магазинах, а приходится возить с собой, всего две: задний кардан и рулевая сошка – остальное взято от серийных моделей.

Под занавес прошлого года мы вновь отметились на «Чухломе» и в очередной раз убедились в жизнеспособности решений, воплощенных в моем пикапе. И пусть он мало кому известен как первый в серии подобных проектов МВТ, факт есть факт – с него все и началось! **4x4**