



ЕСТЕСТВЕННАЯ СРЕДА ОБИТАНИЯ

Владимир КУЗЬМЕНКО

С УАЗом произошло то же самое, что в свое время с «Виллисом». Машина оказалась востребована во всех областях хозяйства, а не только в армии, так что ГАЗ-69 появился очень своевременно. Правда, в СССР существовала своя специфика: частникам давали поменьше, тогда как го-



Настройки подвески УАЗа позволяют поддерживать довольно высокую среднюю скорость на плохих дорожных покрытиях и обеспечивают приемлемый комфорт для пассажиров. ■

сударственные организации получали почти все. А была ли альтернатива этому автомобилю в каком-нибудь медвежьем углу, каковых множество по России? Если только вертолет. Так что профессиональный внедорожник чрезвычайно повысил мобильность аборигенов, позволив поддерживать связь с цивилизацией.

Ну а сейчас? Железного занавеса давно нет, людям доступны любые изыски современной техники. Вот только цены на импортные внедорожники не радуют, да и осталось таковых совсем немного. С этого года лишь три — Jeep Wrangler, MB Gelendwagen да Land Rover Defender, вот и все. А цены, цены... Соответственно, и катаются «профессионалы от бездорожья» преимущественно по Москве и Питеру, удовлетворяя не потребности, а скорее амбиции владельцев.

Есть еще одна тема — пикапы, которые в последнее время активно везут в Россию, но они, хоть и дешевле полноценных джипов, УАЗу не конкуренты. Присутствует у пикапов неприятная особенность: если

груза в кузове нет, про комфорт можно забыть.

Регулярно участвуя в «покатушках» по бездорожью в Средней полосе России, не мог отделаться от чувства, что все присутствующие участвуют в какой-то игре. Зачем, спрашивается, лезть в грязь, когда недалеко проходит пара асфальтовых дорог? И быстрее, и удобнее. А последний километр можно пройти, просто достав из багажника резиновые сапоги, да и то, если на улице сыро. Понятно, испытать внедорожник надо, но если джипа у тебя нет, доберешься до места и на ВАЗ-2105.

Но проведя с УАЗом несколько дней в Прибайкалье, между Иркутском и озером Байкал, впервые понял, что такое РЕАЛЬНАЯ необходимость.

Автобус, встречавший журналистов в аэропорту, был довольно удобен, несмотря на китайское происхождение. После задержки рейса в Домодедово и пятичасового ночного перелета всем хотелось спать. Немного напрягли слова водителя, который поведал всем присутствующим

В этом году компании УАЗ исполняется 70 лет. Начиналось все так: в 1944 году был создан первый дизельный грузовик, а в 1953-м появился «наш ответ Чемберлену», вернее, Франклину Делано Рузвельту — ГАЗ-69. В 1954 году производство вместе с группой инженеров было полностью переведено из Нижнего Новгорода в Ульяновск. И пошло-поехало...





Благодаря высокому кузову и внушительному дорожному просвету УАЗ способен даже без шноркеля миновать брод без особых потерь для здоровья. ■

щим, что асфальтированной трассы только километров 30, а дальше грунтовка, но усталость взяла свое, и народ забылся сладким сном. Когда асфальт кончился, пришлось просыпаться. Не сказать, что дорога была как-то особенно плоха, но поддер-

живать на таком покрытии скорость 60–80 км/ч означает все время лязгать зубами и подпрыгивать на сиденье. А куда деваться? Ехать-то надо! Понятно, что автобусы и легковушки на подобные подвиги не рассчитаны, вот тут-то и всплывает первый плюс

УАЗа — комфортные настройки подвески. Немного забегаю вперед, хочу сказать, что, возвращаясь тем же путем на «Патриотах», никакого дискомфорта не испытывали, хотя гнали значительно быстрее.

Еще в Иркутске обратил внимание на обилие праворуких легковых «японок». Неубиваемая техника. Выбор местных жителей понятен — в городе дороги приемлемого качества, но за городом... А в выходные так хочется к воде! И вот впереди на грунтовке переваливается с боку на бок Toyota Chaser Turbo, а ее со свистом обходит колонна из 116-сильных «Патриотов». Второе преимуще-



ство УАЗа вытекает из первого: высокая средняя скорость на плохих дорожных покрытиях. Обусловлена она конструкцией и настройками. Сами понимаете, это плюсы косвенные, хотя и существенные. Худобно до Байкала можно добраться и на «Чайзере», но вот дальше...

Организаторы сняли прекрасную базу на берегу. Коттеджи по комфортабельности не уступают тем, что я видел на Селигере. Все есть. Единственный минус — на машине туда можно попасть, только двигаясь по кромке озера. А если прилив, то местами придется ехать и по воде. Тут уже всплывает такое понятие, как глубина преодолеваемого брода. У неподготовленного

«Патриота» она составляет 500 мм. Достаточно.

Вообще, был немного удивлен тем, что автомобили ну совсем не подготовлены. За исключением зубастой резины Maxxis Mudder Buckshot, все абсолютно стандартное — ни защит, ни шноркеля, ничего постороннего. Когда при форсировании брода вода заливает капот, становится как-то не по себе. А вдруг гидроудар? Инструктор невозмутим: «Жми на газ, не отвлекайся». Кстати, инструктором у нас был один из руководителей местной дилерской организации. Естественно, в дороге ему пришлось ответить на массу вопросов. Самое слабое место, по его мнению, — качество комплектующих. Ныне это

касается скорее «Хантера», нежели «Патриота». С вершиной модельного ряда «Соллерс» пошел по стандартному пути. Корейская коробка, дизель Iveco, оборудованный топливной аппаратурой Common Rail. Понятно, хочется сохранить привлекательную цену, но у нас, похоже, рынок автокомпонентов никак не может предложить приемлемого качества деталей.

На второй день наш путь проходил уже по совсем диким местам. За несколько часов навстречу попала пара машин: ГАЗ-66 и «Урал», груженный контрабандным лесом. Дождь. Грязища жуткая. Огромные лужи, раскатанная полноприводной грузовой техникой глиняная колея





такая, что «Патриот» со своими 210мм дорожного просвета цепляется днищем и мостами! Сюда я бы не сунулся даже на LC 200. Что там, в небольшом грязном прудике поперек дороги? Камни, палки? Закопаться не хочется, поэтому форсировать надо сходу. «Патриоту» с его неразрезными мостами большинство препятствий нипочем, но и на нем мы свернули передний стабилизатор поперечной устойчивости.

Проблем с машинами за четыре дня нашего путешествия было совсем немного, особенно с учетом того, где и как приходилось ехать. Всего — то одно колесо, одна дырка в бензобаке, проби-

Даже серийный УАЗ обладает большими углами въезда и съезда, а также высоким клиренсом, что обеспечивает хорошую геометрическую проходимость. ■

тая камнем, и у нескольких автомобилей после форсирования многочисленных водных преград проблемы с зарядкой. УАЗ со своими военными корнями — техника исключительно живучая. Пробили

один бензобак? Поедем на втором. Чтобы заменить колесо, много времени или ума не надо. Зарядка, кстати, тоже пропала не полностью. Денис, наш инструктор, был в курсе всех проблем и способов



их решения: «Машины стандартные, чего вы хотите? С генератором все понятно? После купания грязь и песок оседают на щеточном узле. Промыл — и едешь дальше». После второй промывки он достал нож и вырезал из пластиковой бутылки защиту для проблемного узла: «Мыл надоело, больше вопросов не возникнет». И правда, после дополнения в виде нехитрого кожуха под капот никто не лазил.

Честно скажу, не являюсь поклонником внедорожных приключений, хотя тестировать приходится все. Есть у меня и свои любимцы даже в столь нелюбимом классе. Среди

«профессионалов» это Jeep Wrangler и Nissan NP 300. Прошли бы они по этому маршруту? Да, прошли бы. Wrangler проедет и так, а вот в кузов NP 300 пришлось бы положить минимум полтонны, чтобы не откусить язык и не сделать вмятину в полке собственной головой. Причем груз надо крепить на совесть, дабы на очередной кочке он не выскочил из кузова и не рухнул на капот.

А что же «Патриот»? Времени прошло много, и УАЗ с этой моделью полностью сменил имидж. Автомобиль весьма комфортен и неплохо управляем. Кондиционер доступен в версиях Comfort и Limited, ABS и EBD установлены только в последней.

Коробка передач великолепна. Короткие ходы, четкая фиксация. Но и в ее работе есть нюансы. Предназначался сей механизм для бензинового ЗМЗ 409.04, который чуть мощнее и имеет несколько другой рабочий диапазон. У Iveco больше крутящий момент, но лучшие свои качества он показывает в промежутке от 1800 до 2800 об/мин. В принципе мотор не стухает и на 5000 об/мин, но насиловать его нет никакого желания. Шесть ступеней — самый лучший выход, правда слишком дорогой. Неплохо бы скорректировать

передаточные отношения хоть первых двух скоростей, а то на бездорожье приходится несколько переключать двигатель, чтобы не потерять тягу. А так управлять «Патриотом» — одно удовольствие. Кстати, к дуэту дизеля и МКПП со временем привыкаешь. Позитив, в общем. Прохватили и по асфальту. Опять неплохо. Никаких рысканий, 120 км/ч вполне можно держать не напрягаясь. Wrangler, конечно, значительно шустрее на трассе, но и стоит втрое дороже.

Еще один момент, который приятно удивил, — покатались по горам. С помощью демультипликатора автомобиль способен подняться на весьма крутые склоны (не ожидал такого при подобной мощности).

В качестве резюме могу сказать следующее. Машины вроде УАЗа и «Нивы» в России будут востребованы всегда, что бы ни случилось. Не скажу, что «Патриот» очень дешев, но в своем размере и нише равных ему нет. «Соллерс» обещает вскоре предложить новый дизель отечественного производства. Ну а пока слоган компании «Природа движения» себя полностью оправдал. Природа была хороша, и движение не подкачало. ■ **АИЦ**