

Что ни говори, а "Нива" в России – вседорожник номер один. Отличная проходимость, достаточный комфорт, приемлемые ресурс и надежность – что еще надо любителю рыбалки, охоты или жителю далекой от асфальта глубинки? "Тойота", "гелендевагены" и прочие "ленд-роверы", может, в чем-то и лучше, только цена их многократно превосходит самые смелые фантазии большинства соотечественников. А потому старая добрая "Нива" еще долго будет у нас самой популярной. Да и в трофи и ралли-рейдах – гонках по бездорожью – она частенько утирает нос породистым индигам. Но "Нива", конечно, не рядовая, а прошедшая серьезную подготовку. Гонки гонками, а сделать свою "Ниву" еще более надежной и проходимой желает, наверное, любой приверженец путешествий по настоящему бездорожью. Опыт спортсменов здесь как нельзя кстати. ТЯГОВЫЙ БАЛАНС Повысить проходимость автомобиля легче всего улучшением его геометрических показателей: дорожного просвета, переднего и заднего свесов, радиусов продольной и поперечной проходимости. На первый взгляд, просто – поставил огромные колеса и разом решил все проблемы. Но потом выясняется, что машина стала вялой и не может без разгона одолеть давно знакомый крутой холм. Причина – уменьшилась сила тяги на колесах. Теперь придется увеличивать передаточное число трансмиссии или максимальный крутящий момент двигателя. А может, и то, и другое. Как ни странно, проще поработать с двигателем. Форсировка "жигулевских" моторов давно перестала быть секретом избранных и избавилась от налета шаманства. Самый эффективный путь – замена стандартного распредвала другим, с более широкими фазами газораспределения. За характерный профиль кулачков их называют горбатыми. Для бездорожья выбирают низовые валы, не только увеличивающие крутящий момент, но и смещающие его в зону низких оборотов. Признанный лидер в производстве чудо-валов – уфимская фирма "Мастер-Мотор". Самые распространенные и потому омологированные к ралли-рейдам в национальном классе двигатели – вазовские 1600, 1700 и 1800 см³. Последний – самый мощный, для езды на рыбалку и охоту ему просто нет равных. Кроме того, эти моторы доступны и просты в ремонте, не то что распиленный-расточенный 1,9-литровый с ходом 86 и поршнями на 84 мм. Хороший ресурс ценится не меньше – со слабым мотором в гонке теряются секунды, а с поломкой – часы... Дальнейшая доводка двигателя связана с характером трассы. Если сплошь болото, приходится ставить шноркель – трубу, подающую воздух в двигатель с уровня крыши. И даже если воды всего-то по пояс – обязательно герметизируют систему зажигания, выводят на панель приборов тумблеры электровентиляторов радиатора охлаждения. Ставят пару, чтобы охватить всю площадь радиатора и не вскипятить мотор. Следующий шаг к улучшению охлаждения – водяной насос с шестилопастной крыльчаткой от ВАЗ-2121. Стандартные радиаторы служат вполне нормально, охотникам-рыболовам другие не нужны, но гонщики предпочитают медные оренбургские, с большим объемом и теплоотдачей. ТРЯХНЕМ СТАРИНОЙ Больше всего при подготовке "Нивы" к гонкам достается трансмиссии. В редуктор заднего моста обычно монтируют самоблокирующиеся дифференциалы – их три типа. Самый дешевый – \$300 – дисковый, но жестко срабатывает. Средний по характеристикам, качеству и цене – \$400 – винтовой, типа "квайф". Он допускает тонкую настройку момента блокировки. Самый хороший, но и дорогой – кулачково-дисковый. Его цена – 500 долларов. В редуктор переднего моста самоблокирующийся дифференциал не ставят – ездить приходится не только по болотам, но и по асфальту. Хотя, говорят, в Германии делают "диф" с принудительной блокировкой: вот он бы не помешал, но удовольствие грести всеми четырьмя колесами обойдется в 800 долларов, что не каждому приятно. Отметим, при установке самоблокирующегося дифференциала надо заново регулировать подшипники и зацепление шестерен. Работа требует опыта и оснастки, поэтому обычно обращаются к специалистам, а те еще предлагают поставить в дополнение к большим колесам шестерни главной передачи с $i=5,0$ всего за \$190-200 плюс работа. Но редукторов-то два, и цена переделки удваивается. Притом заранее неизвестно, как будет работать самоделка. Есть способ подешевле и с легко прогнозируемым результатом. Напомним, редукторы взаимозаменяемы с "классикой", а у нее есть пары 4,3 (ВАЗ-2101) и даже 4,44 (ВАЗ-2102) – самые подходящие для модернизации "Нивы". Но это еще не предел. Четырехступенчатые коробки передач ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103 дадут еще 4-5 "десяток". Следующий этап – борьба "за живучесть" трансмиссии. Большое место "Нивы" – чехлы ШРУСов, поэтому вместо резиновых ставят более прочные из дупонового термоэластомера "Хайтрел". Вместо родной эластичной муфты промежуточного вала приспособливают подобные от БМВ или "Мерседеса". Попроще – ставят шайбу диаметром несколько больше муфты с тремя эллипсными отверстиями. При разрыве резины болты цепляются за шайбу, и пусть со стуком и вибрацией, но до финиша

добраться можно. Приводы передних колес, импортные они или отечественные, при экстремальной езде ломаются одинаково, зато полуоси ставят только вазовские - другие не выдерживают нагрузок. Иногда вместо штатного картера редуктора переднего моста используют вырезанный из задней балки. Крепят его не к блоку двигателя, а к балке переднего моста и стабилизатору, такой уже не лопнет. ГОРМОН РОСТА Тормоза, как правило, родные, а вот без ГУРа теперь никто не ездит. Основной производитель - ZF или отечественные "Рулевые системы". В приводе переделывают боковые тяги - ставят два коротких наконечника и, чтобы не гнулась, выточенную из шестигранника регулировочную муфту. С подвеской колдуют не меньше, чем с трансмиссией. Пружины "волговские" - они дешевле тюнинговых, а ходят не хуже. Амортизаторы - кто во что горазд, шаровые опоры - уважают "Трек-чемпион", а на оси нижних рычагов, чтобы не гнулись, надевают специальные втулки. Серьезные переделки нужны при установке колес с внешним диаметром больше 31 дюйма. Тогда умудряются приварить к основным вторые передние лонжероны, с ними просвет увеличивается еще на 70 мм. Под верхние шаровые опоры ставят на прочных болтах толстые (25 мм) стальные проставки. Заднюю балку усиливают сверху швеллером. Из шин предпочитают "Мишлен-XZL" размерностью 31''x7,5x16 (\$140-150 за штуку), но есть подешевле, отечественные - ярославский "Медведь" и омские ОИ-504 размером 235/75R15 по 1300 руб. Диски - и стальные, и легкосплавные, кому что по карману - главное, не нарушить вылета, иначе подшипники долго не прослужат. Под большие колеса вырезают крылья и арки, ставят резиновые или пластиковые расширители. Для соревнований обязателен трубчатый каркас безопасности, чаще всего ему находят место в салоне, иногда монтируют снаружи. Сиденья на спортивных машинах от "Спарко" или "Рекаро", для "охотничьих" сойдут и родные, но если спортсмены снимают заднее для экономии веса и перевозки запчастей, то охотники - в надежде на крупный трофей. Главное - удачно выстрелить! Изящество и комфорт принесены в жертву функциональности. Чтобы мотор не захлебнулся в болоте, воздухозаборник выводят под крышу. Усиленная балка моста, двойные амортизаторы, увеличенный дорожный просвет, каркас безопасности - необходимые атрибуты машины для соревнований. В гонках по бездорожью "Шеви-Нива" пока экзотика.