

## ВСЕДОРОЖНИК УАЗ С «ВОСЬМЕРКОЙ» ПОД КАПОТОМ

ТЕКСТ / ОЛЕГ ПОИСЬЕВ, ТУЛА

Я давно полюбил «уазики», но вот двигатель всегда хотел иметь по мощней. Наконец одвернулся обмен штатного двигателя на новый, без пробега. «восьмерку» ЗМЗ-511.10.

Разрешение на его установку, которое признает ГИБДД, вправе выдать завод - изготовитель автомобиля или лаборатория НАМИ в Москве. Забегая вперед, скажу: специалистов лаборатории удовлетворил результат моей работы и они оформили соответствующий документ.

Новый мотор немного длиннее штатного, поэтому пришлось ут «вдохнуть» салон и слегка подрезать подкрылки по краям моторного отсека. Сцепление поставил газовское. Присоединительные размеры коробок передач ГАЗа и УАЗа не совпадают - для уазовской понадобилось изготовить проставку, в которую ввернул шпильки крепления коробки. Опоры двигателя на раме сделал новые и приварил вместо штатных. (Кстати, для уменьшения вибрации на УАЗе со штатным двигателем я в свое время поставил подушки под двигатель и «раздатку» от «Газели». Потребовалось только просверлить по два отверстия в каждой лапе рамы для шпилек подушки и подогнать их по месту.)

Повозился с системой выпуска, переделал коллекторы и трубы глушителей - их поставил две: по одной на четыре цилиндра. Чтобы поддон двигателя не «встречался» на ухабах с картером переднего моста, первый пришлось немного одрезать.

После пробега тысячи километров вынужден был перебрать двигатель. Многие кольца оказались заметно изношены, на поршне во втором цилиндре стояла половинка от второго компрессионного кольца. Хорошо хоть гильза цилиндра не пострадала.

Дабы мотор потреблял меньше бензина, поставил вместо штатных мосты от ГАЗ-3102 с главной парой 3,9 (была 4,6) и более прочной неразрезной балкой. Если до этого автомобиль набирал 100 км/ч приблизительно при

3000 об/мин, то после - при 2500.

Поскольку двигатель тяжелее штатного, поставил более жесткие пружины передней подвески. Радиатор охлаждения от ГАЗ-3102 сместил вперед, за ним закрепил еще один радиатор, от ВАЗ-2106, соединив их параллельно, и установил два электрических вентилятора - один работает в автоматическом режиме, второй включаю при необходимости. Конечно, все переделки здесь невозможно описать.

Тяга мотора приводит в восторг - трогаешься со второй, несколько метров на третьей и вот уже четвертая передача. Где находится рычаг коробки, вспоминаешь только при езде по городу. На четвертой передаче УАЗ легко берет все подъемы на дороге, а чтобы совершить обгон, достаточно просто добавить газку. Шума мотора в салоне практически не слышно, лишь на некоторых режимах пробивается характерное мурлыканье «газовской» «восьмерки». Оно, признаться, нам всем нравится.

Теперь по грязи или снегу УАЗ ползет уверенно даже на малом газу. Конечно, и в городе машина способна резво стартовать и со светофора, мало кому уступая. Пришлось немного поменять водительские привычки. Например, чтобы затормозить двигателем, газ надо сбрасывать плавно, иначе колеса срываются в юз, особенно на скользкой дороге.

Получился эдакий американский вариант бензинового автомобиля с «дизельной» тягой при небольшой



мощности и солидном объеме - 4,25 л. При спокойной езде по трассе со скоростью около 110 км/ч укладываюсь в 15 л бензина А-76. Если со временем поставлю пятиступенчатую коробку, расход должен уменьшиться на 1-1,5 литра. В городе уходит примерно 20 л/100 км. Столько же бензина «ел» и родной 2,5-литровый двигатель.

Ныне цена карбюраторной «восьмерки» на рынке примерно равна цене уазовского двигателя. Появившиеся в последнее время впрысковые «четверки» значительно дороже и требовательней в обслуживании. А у «восьмерки» крутящий момент больше, причем чуть не с 1000 об/мин до 3500 он примерно одинаков. Отремонтировать же его, как и уазовский мотор, удастся своими силами в любой автобазе или родном селе.

От редакции. Как нам сообщил главный конструктор Заволжского моторного завода М. Миронычев, уже давно проведена работа по адаптации «восьмерки» под уазовскую коробку и установку агрегата в уазовский джип. Более того, разработан вариант двигателя с распределенным впрыском топлива и микропроцессорной системой управления. При работе на бензине АИ-92 он развивает мощность 185 л. с. и крутящий момент 34 кгс-м при 3000 об/мин. Расход у него ниже, чем у карбюраторного, на 15%. Двигатель доведен и готов к постановке на производство. Все зависит от спроса и, соответственно, заказов УАЗа.

