

Ее зовут Корова

Она – семейная любимица, что-то вроде домашнего животного. В отличие от мясомолочной тетки мы на ней ездим, и весьма активно. Раз в год собираемся в стадо и гоним его на дальний выпас

Несколько лет назад как-то сам собою организовался некий коллектив любителей длительных автопутешествий, косящих по просторам нашей бывшей Родины, по дорогам и не только. Заранее планируется маршрут на ежегодный летний отпуск, готовится снаряжение, перебирается матчасть. Кстати, Корова и есть та самая матчасть.

Изначально автомобиль проектировался с прицелом на североамериканский рынок на замену очень удачной модели FJ55. Инженеры Тойота, собрав воедино все американские представления об автомобиле мечты, выдали в 1981-м на рынок Toyota Land Cruiser J6 и настолько удачно, что в следующем году получили Гран-При в номинации лучший Station Wagon года.



Штатные колеса формата 205 R16 уступили место внедорожным шинам размера 35x12.5 R15, радиус которых больше базовых на 8 см



Дальше была Европа, Австралия, но действительно прижился автомобиль в Африке и странах Юго-Восточной Азии. Машина уже в том возрасте, когда нет причин жаловаться на заводские дефекты, а долговечность эксплуатации обеспечивается надежностью конструкции, простотой техобслуживания и фантастическим ресурсом.

Ее 6-цилиндровый дизель 2Н нижевальная конструкция обладает характеристиками, близкими к тракторным, и требует частой замены масла (каждые 5000 км), но совершенно не требователен к его качеству. То же можно сказать и о бензиновом моторе 2F, конструктивно эти двигатели очень близки. Дизель очень стоек к перегреву. По опыту, температура охлаждающей жидкости начинает повышаться, когда в системе меньше 2/3 объема антифриза, а закипает при 1/2. Утверждаю вполне обоснованно: из Уфы до Киева ехал на протекшем в трех местах радиаторе (сказался переход Урала), из-за чего каждые 100 км доливал по 5 литров воды. К очевидным недостаткам можно с уверенностью отнести только крайне низкую коррозионную стойкость кузова.

Складывающееся заднее сиденье прячется в нишу для ног, превращая салон в просторную двуспальную кровать. Задняя откидывающаяся дверь служит в поездках или обеденным столом, или барной стойкой – в зависимости от ситуации.

Доработки для бездорожья

В базе автомобиль обладает посредственными внедорожными характеристиками, все-таки он полноприводный универсал. Длинная база, большая масса и рессорные площадки, для мягкости хода убранные под балки мостов, снижают проходимость. А все вместе требует существенного увеличения клиренса.

Штатные колеса 205 R16 категорически требовали замены. Наибольший доступный типоразмер резины, не влияющий существенно на динамические характеристики, – 35x12.5 R15, который отличается от базовых большим на 8 см радиусом. Однако одним лифтом подвески пригодным под эту «обувь» автомобиль не сделать. Пришлось дополнительно поднимать кузов над рамой. В качестве проставок использованы хоккей-

ные шайбы – очень прочный и эластичный материал. Выточены длинные шпильки, и под каждую точку крепления между подушками установлена проставка из двух шайб. Шайбы, плюс длинные рессоры – и арки крыльев поднялись на достаточные 10 см. Одна неприятность: металл тюнинг-овых рессор значительно уступает японскому оригиналу. Четыре года эксплуатации и от прежнего лифта мало что осталось.

В связи с тем, что центр тяжести автомобиля сместился вверх, для компенсации и сохранения устойчивости пришлось на 5 см расширить колею. Для этой цели применялись переходные накладки на ступицы. В итоге капот автомобиля поднялся до уровня 150 см над дорогой. Теоретическая глубина брода составляет никак не меньше 100 см, но про запас автомобиль дополнительно украсил хобот шноркеля.

Лифт кузова создал определенные трудности для невысоких пассажиров. Уступив многочисленным просьбам родственников, пришлось, в конце концов, снабдить кузов выносными порогами.

По случаю в Санкт-Петербурге нашлась штатная лебедка, со всем необходимым монтажным «железом». И внешность Toyota дополнилась характерным «балконом» спереди. Он несколько уменьшил угол въезда, но механическая лебедка выше всяких похвал, к тому же моторный отсек у изрядно подросшего автомобиля стал значительно доступнее. Как говорит один мой знакомый пессимист, «добавился лишний метр жизни».

Металлический трос лебедки не переживал больше двух поездок и быстро выходил из строя. Пришлось заменить на полимерный. При тех же прочностных характеристиках полимер не боится заломов и пережима. Зато ему страшен ультрафиолет, поэтому лебедку пришлось укутать в специально сшитый чехол.

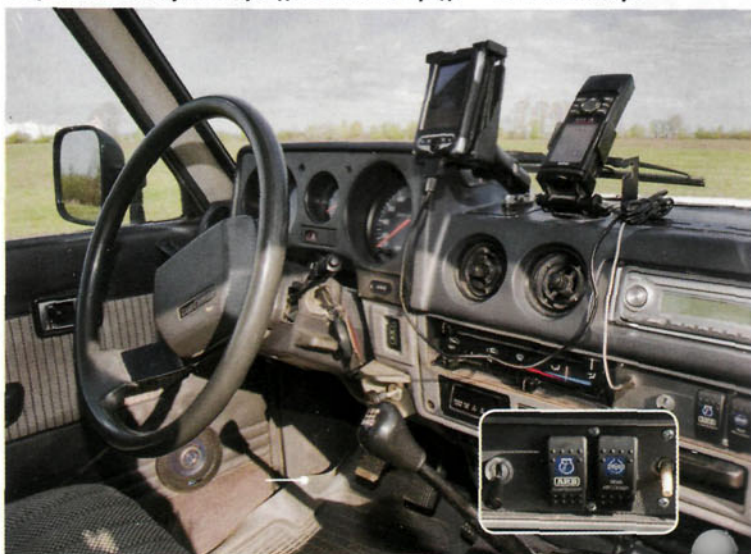
TOYOTA LAND CRUISER HJ60

Технические данные

- **Двигатель** – дизель атмосферный, рядный, 6 цилиндров. Рабочий объем 4,0 литра, 100 л.с. при 4000 об/мин, крутящий момент 280 Нм при 2000 об/мин.
- **Ходовая** – неразрезные балки мостов на рессорной подвеске.
- **Трансмиссия** – 5-ступенчатая ручная коробка с раздаткой Part-Time: постоянный задний привод с возможностью подключения переднего моста.
- **Кузов** – 5-дверный универсал на жесткой раме лестничного типа.



Теоретическая глубина преодолеваемого брода – не менее метра



В салоне обязательный атрибут джипера – GPS. На консоли прописались кнопки управления вакуумными блокировками трансмиссии

трафиолет, поэтому лебедку пришлось укутать в специально сшитый чехол.

Серьезным модификациям подверглась задняя часть. Запасное колесо переместилось из-под кормы на откидную кулису цельносварного бампера, а штатный бампер – на свалку. Жалко, ко-

нечно, но уж больно он был пожеван предыдущей эксплуатацией. Место запаски под днищем занял слегка переделанный топливный бак от «ЗИЛ-130», что позволило довести суммарный запас топлива до 200 л.

На крыше разместилась решетка багажника, чей производитель

заявляет, что этот багажник способен выдержать 450 кг. По отзывам, никто туда столько не грузит, зато там чудесно помещается надувная лодка длиной 3,20 м в снаряженном состоянии. А это, следует признать, значительно сокращает переход от состояния «доехать» до состояния «отдохнуть».

Последним штрихом к облику внедорожности явилась установка вакуумной блокировки межколесного дифференциала задней оси. Редко, но бывает полезна.

Вот такая получилась Корова. И седло ей идет, и служит она верно – и на дорогах и там, где их нет.

Игорь Сергиенко



За счет двух хоккейных шайб в качестве проставок кузов поднялся на 10 см



В лебедке металлический трос заменен на полимерный



Разместившийся под кормой дополнительный топливный бак от «ЗИЛ-130» обеспечил запас топлива в 200 л

РАЗРЕШИТЕ ПРЕДСТАВИТЬ!

Имя	Игорь Сергиенко
Год рождения	1966
Профессия	управленец
Местожительство	г. Киев
Внедорожный стаж	с 1994 г.
Увлечения	подводная охота, фотография

ТЮНИНГОВЫЙ БЮДЖЕТ

Оборудование	Цена, \$
Шины 35x12.5/15 Mud Terraian	820
Лифт кузова с материалами и работой (в ценах 2002 года)	50
Расширители ступиц	350
Рессоры длинноходовые, серьги, стремянки, болты, сайлентблоки-Амортизаторы	1100
Лебедка с монтажной площадкой, отбором мощности и приводным валом б/у Синтетический трос	450
Шноркель	800
Бампер задний с кулисой	300
Багажник на крышу 180x120	400
Дополнительный бак	1400
Блокировка диффер. с компрессором	900
ИТОГО	н. д.
	600
	ок. 7170



Тюнинг-овые рессоры по долговечности уступают заводским



Шестицилиндровый дизель 2Н неприхотлив, а его характеристики близки к тракторным