

Тюнинг не на показ у нас не в почете. Вот навесить «губу» до асфальта и поставить антикрыло в три этажа — дело другое. Любители подобной «подготовки» на этот Crown внимания не обратят. Обычный «сарай», каких когда-то было довольно много. Год 1986-й, то есть еще 120-й кузов, кое-где ржавчина и в целом исключительно огородно-хозяйственные ассоциации. Тюнинг для такого — ну разве что фаркоп да резиновые коврики, чтобы багажник не пачкался. Но откроешь капот, а там...

«Строительство» у Андрея Колунова началось «с другой стороны», купил он не автомобиль, а двигатель — 280-сильный 1JZ-GTE 2000 года. Достался по случаю, ставить же его во что-то относительно свежее не хотелось. Идеалом виделось нечто купейное, выпуска конца 80-х. В итоге с поправкой на хозяйжды был куплен этот Crown Wagon. После 10 лет местной эксплуатации, с полумертвым 1G-EU, в общем, далеко не первой свежести.

Считается, что часто тойотовская унификация сводит на нет такую операцию как подгонка кронштейнов мотора. Но в нашем случае они все-таки пошли под «скальпель» сварочника — слишком велика разница в возрасте между автомобилем и двигателем. Того же потребовал и «автомат» A341 — именно он, как известно, «переваривает» момент турбодвигателя. Разумеется, пришлось поменять кардан, точнее, сварить его из двух частей, адаптировав под выходы из коробки и редуктора. Но это, так сказать, рутинная, ничего сложного, только трезвый расчет. Легко далась и проводка. Пожалуй, больше Андрей ждал расходомер воздуха, чем соединил КП с электронным управлением и двигатель.

А вот навесная периферия попросила творческого подхода. Дело даже не в патрубках (что-то приобреталось из тюнинг-ассортимента, что-то осталось от 1G, например, воздушный фильтр). И не в «охладителях» — основной радиатор не менялся, интеркулер 1JZ-GTE нашел место сразу за решеткой радиатора, выселив оттуда испаритель кондиционера и удалив с передка одну из фар. **Рулевое управление!** Кто бы знал, что именно оно заставит искать нетрадиционные решения.

Да, бачок с Dexron от гидросилителя никак не хотел вставать с родной стороны, справа (там турбина, патрубки), и в итоге переехал к левой арке. 1JZ-GTE снизу привык к рейке. А у всех Crown Wagon от рождения и вплоть до 1999 года был механизм типа червяк-ролик и полноценная трапеция, которая проходит аккурат через поддон

# ТУРБИНА ДЛЯ САРАЯ



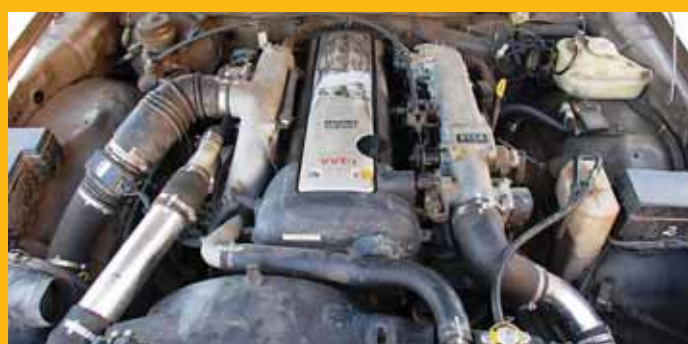
Время Crown потренилось, но он еще держится молодцом. Отсутствие фары объясняется расположением за решеткой радиатора интеркулера турбины. Кстати, владелец, собираясь восстанавливать кузов, точно решил не обвешивать универсал разными спойлерами-антикрыльями. В чем-то приятно иметь колхозный, однако не лишенный шика облик, и современную, мощную техническую начинку

картера турбомотора. Этот узкий момент Андрей обходил в два этапа. Сначала подобрал поддон другой формы от какой-то старенькой Supra. После чего разрезал длинную центральную тягу и соорудил на ее месте П-образную конструкцию.

К сожалению (и это на данный момент основной недостаток автомобиля), разрезанная тяга все равно упирается в блок — он у 1JZ шире, чем у 1G. От этого радиус разворота вырос на... Да что там разворота — перпендикулярно выехать на дорогу и то проблема. Правда, останавливаться на достигнутом Андрей не собирается и ищет решение.

А как с тормозами, подвеской, задним мостом? Что касается последнего, то были опасения за его ресурс. Все-таки 378 Ньютоно-метров вместо 157! Однако за месяцы, проведенные с турбодвигателем, редуктор не проявил никакого желания рассыпаться или хотя бы обрести соответствующее звуковое сопровождение. Для подвески были подобраны амортизаторы пожестче. А тормоза... С точки зрения грамотного комплексного тюнинга их, конечно, не хватает. Но не так, чтобы очень, в конце-концов, все решается простым запасом по секундам и метрам пути.

Каким образом вообще надо подготовить ходовую Crown Wagon, чтобы он забыл свои вальяжные повадки и превратился в остро отгоченный снаряд? Если ответ и есть, то он нам неизвестен. Точно можно сказать лишь одно — с 1JZ-GTE под капотом этот чисто утилитарный автомобиль становится двуликим. Вот вы «тошните» в пробке и окружающие смотрят



Можно сказать, что 1JZ-GTE пропился здесь без особых проблем. Сварочные работы, прокладка проводки, компоновочные решения — в общем, все традиционно. При этом двигатель дополнительно никак не подготавливался. Сам факт его присутствия здесь уже SWAP-тюнинг. Разве что пришлось взамен «умершего» поставить бензонасос от какого-то 2,4-литрового мерседесовского мотора. Производительности хватает

на вас, как на пережиток далекого прошлого. А вот вырвались на оперативный простор и уже взираете на них — естественно, в зеркала заднего вида. По удельной мощности — «лошадей» на тонну — Crown, несмотря на раму и другие ретроартефакты конструкции, превосходит многие атмосферные купе, которые у нас принято считать спортивными. Не говоря уже о том, что значительно выросла крейсерская скорость.

Приятно еще и другое — выстреливая как породистый gran turismo, этот «сарай» очень интеллигентно оперирует передачами, не затягивая с переключениями и переходя с одной на другую едва заметно. Ну, разумеется, настолько, насколько на

это способна A341. А на холостых и любых иных оборотах двигатель не беспокоит вибрациями, что в нашем случае говорит о правильной его установке.

Хотя ценность подобной модернизации. В том числе на фоне ограниченных финансов. Ведь бюджет проекта, мягко говоря, не запредельный, особенно если учитывать стоимость «агрегатоносителя». При этом, глядя на столь неожиданный в хорошем смысле результат, жалеешь, что подобная модификация не выпускалась серийно. И думаешь, что век таких раритетов еще не прожит.

Максим МАРКИН  
Фото автора



Любопытно, глядя на ретро-дизайн передней панели и на огромный капот, видеть, как при ускорении на тебя несется «картинка». Привычны совсем другие скорости «движения» пейзажа. За рулем, несмотря на архаизм эргономических решений, удобно