

СЕРИАЛ



Toyota опять в чем-то первая, уж точно единственная. Ну где, кроме Америки, найдешь полноценный мостовой джип? Все «сдулись», перешли на независимые подвески, максимум «встроенную» раму и «синтетический» 4WD. Но Toyota верна себе! Отказавшись от TLC105, компания продолжила выпускать 70-ю серию: 76-й Cruiser – фактически последний из могикан!



Даже пятка для хай-джека нашла свое место



В задних дверях вырезаны карманы под мелкие вещи



С точки зрения подготовки под тяжелое бездорожье или экспедиций TLC 76 далеко не идеал. Длинная для трофи база коротка для рейдов. Никуда не деться от внушительной массы, которая только вырастет от установленного оборудования. А тянущий по-тракторному атмосферный 1HZ плохо сочетается с трассовыми режимами. Но для человека, желающего обладать новым мостовым джипом, этот Cruiser единственный вариант, предоставленный нам серыми дилерами и рынком Эмиратов.

Сколько уже написано про арабские версии внедорожни-

ков, а они не перестают удивлять. Логично выглядит разве что бак под сто литров и арабская вязь на зеркалах. Но как относиться к отсутствию грунта и даже краски на днище? Как воспринимать простенький пластик торпедо, задний мост, чья колея меньше переднего примерно на 70 мм, и «голые» панели кузова безо всякой теплоизоляции? И зачем при всем вышеперечисленном подогрев сидений, в том числе задних, и спинки водительского кресла?

Разумеется, последнее обстоятельство вместе с баком только добавило Cruiser достоинств. А над всем остальным пришлось поработать. Теперь у TLC есть теплоизоляция, две печки Webasto с питанием бензином, фильтр «Сепар» с подогревом, подогреваемый родной

топливный фильтр и «тен» в баке.

Вообще многое в этом Cruiser делалось по бытовой части. Проходимость по проходимостью, а в экспедиции, пусть и короткой, часто важнее другие качества. Например, организация спального места и размещение многочисленной поклажи, для чего в задних распашных дверках прорезаны карманы. Часть внедорожного оборудования, естественно, устроена на верхнем багажнике. Остался штатным кондиционер — для подкачки шин используется электрический компрессор. А на охоте будет не лишним люк в крыше.

Как, впрочем, и **принудительные блокировки обоих межколесных дифференциалов**. С таким «арабским» бонусом да при известной той-



Управление печкой – простенькое, но ничего другого здесь и не ждешь



Зачем на версии для ОАЭ подогрев сидений? Никак в расчете именно на российского покупателя



Это своеобразная альтернатива бэдлокам – вкрученные по периметру диска болты удерживают закраину шины на хампе, предотвращая разболтанные колеса

отовской генетике, получение иных off road характеристик — процесс отработанный. Пара дюймов лифта из амортизаторов Old Man Emu вместе с пружинами, и тюнинговые австралийские же рессоры назад. Кстати, подобное сочетание любопытно: на тяжелых версиях 70-серии с объемными дизелями вроде 1HZ была рессорная подвеска, на легких пружинная. Но сзади пакеты расположены традиционно — под балкой. Там они и остались. При экспедиционной ориентации и использованном лифт-комплекте ни к чему увеличивать центр тяжести переносом рессор поверх моста (что, к тому же, повлекло бы значительную доработку передней подвески). А планируемые 35-е Mickey Thompson разместятся в арках и так. Благо ради этого кроме замены основных деталей подвески ничего делать не пришлось. Разумеется, снизу Cruiser прикрыт защитами, есть две лебедки и силовой обвес из нержавеющей стали. В общем, есть все необходимое, нет, не для соревнований — для комфортного передвижения по бездорожью.

Cruiser комфортен и в городе. Несмотря на внушительные неподдресоренные массы, зимняя Yokohama диаметром 33 дюйма очень интеллигентно скругляет мелкие неровности. Чего не ожидаешь, хотя бы исходя из того, что рессоры из Австралии даже прибавили грузоподъемности. Теплоизоляция, кажет-



На верхнем багажнике «допоборудование» — хай-джек, якорь, лопата из титана, бензопила и боковой тент



Работа по подвеске — замена пружин, амортизаторов, рессор и кастор-кит на передних рычагах



Передняя лебедка целиком спрятана внутри бампера. Квадратная часть предназначена для «парковки» моторной лодки — пожелание владельца



Подобные «вырезы» позволяют держать под рукой все необходимое



Объемный бак защищен каркасом из труб. Понравилось, как компактно под бампером установлена лебедка. Мост, судя по размерам картера, имеет главную пару диаметром 9,5 дюймов. Но колеса его уже, чем у переднего: от чего заимствовали? Пришлось на ступицах устроить 40-мм проставки

ся, играет роль еще и «шумки». Двигатель же рождает весьма специфические ассоциации. На какое-то время исчезающий из производственной линейки, этот «атмосферник» вернулся в новом обличье — с сажевым фильтром и рециркуляцией отработавших газов, благодаря

чему отвечает нормам Евро-3. Однако при тех же 130 силах по впечатлениям никаких отличий от его версии из начала 90-х, когда моторостроители мыслили другими категориями. Поэтому мягкая бархатная работа соседствует у него с флегматичностью на оборотах выше 3000. Да и до них кру-

тить смысла особого нет. Трогнулся со второй, чуть разогнался и можешь переходить сразу на четвертую. А там уже и пятая — с 50 км/ч. Тяга впечатляющая, тем более, что передачи хорошо подобраны по соотношениям, а ходы рычага и четкость включения напоминают спортивный болид.

Только там, где нужна скорость, TLC 76 превращается в выходца из прошлого века. Таковым он, по сути, и явля-

ется. Но в этом и есть его прелесть. «Серость» ввоза и отсутствие гарантии, думается, не принципиальны при технике, проверенной годами и километрами. Зато какая отличная альтернатива пикапам с их независимыми подвесками и современными дизелями. А уж готовить «семидесятку» у нас умеют.

Максим МАРКИН,
фото автора

БОЛЬШЕ ФОТО И ОБСУЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ — 38A.RU

