

текст: Алексей РОЗАНОВ,
Андрей СУДЬБИН
фото: Александр ДАВИДЮК



*Bad boys, bad boys.
Whatcha gonna do, whatcha gonnd do
When they come for you?*

*(Глохие парни, плохие парни.
Что ты будешь делать,
Когда мы придем к тебе?)*

Из саунд-трека к фильму Cops («Копы»)

ПЛОХИЕ ПАРНИ

Jeep Wrangler YJ/TJ. Годы выпуска: 1986–2006. Стоимость: \$8300–25 000

1984 год начался для американских производителей полноприводной техники (в том числе и для отделения Jeep) со скандала. В ходе устроенного NHTSA (Национальная администрация США по безопасности на транспорте) теста на ровном месте опрокинулся предшественник Suzuki Samurai,

SJ413. Событие было широко освещено в прессе и вызвало в буквальном смысле слова панику среди автомобильной общественности. Скандал получился громким, и в общественном сознании начало формироваться мнение, что все внедорожные автомобили потенциально опасны. Естественно, марка Jeep тут же оказалась в самом

фокусе внимания, и по ее имиджу был нанесен серьезный удар. Многие американцы до сих пор уверены, что на том злополучном тесте перевернулся именно Jeep, а не его «японская реплика»! Атака прессы оказалась настолько сильной, что руководству фирмы AMC стало ясно: срочно требуется новая модель для замены Jeep CJ-7.

Вначале была... программа

Справедливости ради нужно отметить, что AMC занялась разработкой нового автомобиля задолго до того, как грянуло «дело о переворотках». Уже к лету 1983 года около дюжины экспериментальных машин на принципиально



В длинном перечне внедорожников, представленных на вторичном российском рынке, Jeep Wrangler занимает особые позиции. Сегодня не так много найдется подержанных автомобилей, которые, даже находясь в весьма почтенном возрасте (при соответствующем техническом состоянии, разумеется), могут служить не просто в качестве транспортного средства, но и активно работать на имидж владельца. Поясним на конкретном примере: если у человека 10-летний Chevrolet Blazer, это, скорее всего, свидетельствует о том, что на новую машину у него просто нет денег. А вот аналогичная ситуация с 10-летним Wrangler этого совсем даже не предполагает...

новом шасси с заводским кодом YJ накрутили почти миллион испытательных миль в отдаленных районах США. Летом 1984 года «флот» опытных машин пополнили еще девять прототипов, несущих на себе новый кузов. Все это говорит о том, что инженеры Jeep действовали в рамках собственной программы, а вовсе

не под давлением обстоятельств. Впервые в истории марки основной технической задачей при разработке новой модели послужили результаты серьезных маркетинговых и социологических исследований. Их главным итогом стало осознание того, что владельцы полноприводных автомобилей используют их иначе, чем

пару десятилетий тому назад. Во-первых, выяснилось, что примерно 85% владельцев внедорожников подвергают свои машины серьезной модификации (главным образом – с целью увеличить дорожный просвет). Ну а во-вторых, оказалось, что, наряду с внедорожными способностями, не меньше востребована комфорт-

ТЕХНО-АНГАР

ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

ность повседневной эксплуатации. Именно эта информация и задавала основные параметры нового автомобиля, которому, кстати, суждено было получить имя Wrangler, что в вольном переводе с английского означает: ковбой, табунщик на ранчо, и, одновременно, – спорщик, крикун, несговорчивый человек в общем, плохой парень. И то правда, не всем же быть хорошими мальчиками...

Неудачная тактика

Проект YJ получил расширенную колею и более низкий центр тяжести. И это было совершенно правильным решением – благодаря такому шагу Wrangler не стал героем судебных тяжб по поводу склонности внедорожников к переворотам. Что же касается новой подвески, то, «работая» на усиление способности автомобиля сопротивляться опрокидывающему моменту, она была оборудована стабилизатором поперечной устойчивости впереди и тягой Панара сзади. При этом конструкторы решили подстраховаться и снабдили новую машину еще и штатным каркасом безопасности! В результате получился необыкновенно стильный автомобиль, вполне удовлетворяющий потребности любителей прохватить с ветерком. Но что еще важнее – машина



сохранила весь внедорожный потенциал предшественников. А для того, чтобы этот потенциал был реализован, требовалось совсем немного – всего лишь отлить кузов на два дюйма...

Новинка также получила массу технологических новаций от другого свежиспеченного бестселлера фирмы, Jeep Cherokee (XJ). Например, на Wrangler YJ использовались такие же мосты, линейка двигателей, сцепление, трансмиссия, рулевое управление и система полного привода. Собственно, по своей «начинке» Wrangler был гораздо ближе к Cherokee, чем к своему предшественнику CJ-7. В то же время применение лестничной рамы и полуэллиптических рессор обещало, что автомобиль сможет неплохо переносить экстремальные нагрузки на бездорожье.

К осени 1985 года все доводочные работы завершились, и фирма была готова начать производство новой модели на заводе в городке Брэмpton (штат Огайо). Но тут, как гром среди ясного неба, прозвучало заявление директора по маркетингу Джо Каппи: AMC прекращает производство традиционных внедорожников! Каппи и раньше неоднократно выступал в таком духе, заявляя, что рынок изменился и будущее за комфортабельными полноприводными машинами с кузовом универсал. Что тут началось... Джиперское сообщество почувствовало себя оскорбленным и пребывало в ярости, а слово «джип» просто не сходило со страниц периодики! В автосалонах буквально расхватывали последние собранные CJ-7 (были случаи, когда люди покупали несколько машин «про запас»). На самом деле в планы Каппи входило лишь отправить в отставку CJ-7 и расчистить вот таким оригинальным образом рыночное поле для его преемника. Реально же его тактика серьезно навредила имиджу YJ, что сказывалось еще в течение многих лет.

Но как бы там ни было, а весной 1986 года новый Jeep был представлен публике как модель 1987 года. Публика приняла машину без особого восторга. Ортodoxальные приверженцы традиций ворчали, что «у настоящих Jeep фары должны быть круглыми». В результате за шесть месяцев 1986 года было продано всего 16 853 машины. Примерно такой же темп сохранился и в следующем году (36 114 Jeep Wrangler). Но вскоре общественность привыкла к новому облику, к делу подключилась молодежь, обожающая катать девочек по пляжам, и в 1988 году продажи перешагнули заветный пятидесятилетний рубеж. Следует все же признать, что нанесенный Каппи урон так никогда и не был восполнен. До самого конца конвейерной жизни, в 1995-м, рекордным по продажам году (тогда было продано 92 340 штук), основу покупателей Wrangler составляли те, кто предпочел бы, чтобы дорожный просвет у машины был еще меньше, а точка зрения, что «настоящие Jeep кончились на CJ-7», жива и поныне.

На крутых поворотах

Jeep Wrangler начал самостоятельную жизнь, имея под капотом карбюраторную 2,5-литровую рядную «четверку» в качестве основного двигателя и «астматическую» рядную «шестерку» AMC-258 в качестве опции. Этот мотор, сконструированный еще в 1972 году, при объеме в 4,2 литра с трудом выдавал даже заявленные 112 л. с., но отличался неплохой тяговитостью. В любом случае это было совсем не то, что требовалось для Wrangler. И тут случился очередной крутой поворот, который так изобилует история марки Jeep. В августе 1987 фирма AMC вместе со всеми потроха-

Благодаря четырехлитровому мотору и зажатой подвеске, Jeep Wrangler стали называть «бешеной табуреткой»

ми была куплена корпорацией Chrysler. Новым владельцам потребовалось некоторое время, чтобы покрепче ухватить чуть было не упавшее знамя, но затем для Wrangler наступило время перемен. За дело взялись опытные маркетологи Chrysler, и уже в 1987 году появилась более комфортабельная, по сравнению с базовой, комплектация Laredo. Базовая версия при этом осталась безымянной, но отныне ее обозначала одинокая латинская буква S. В 1988 году появилась комплектация Sahara, а в 1989-м – Icelander. За ними последовали Renegade (1991), Sport (1993), Rio Grande (1994) и SE (1995). Кстати, Wrangler Renegade имел мало общего с CJ-7 Renegade, поскольку являлся преимущественно «бульварным крейсером». Но дело не ограничилось лишь придумыванием новых имен и приклеиванием этикеток, означающих варианты отделки салона. Инженеры Jeep начали планомерно улучшать механическую часть. В 1988 году рассчитанная на не слишком большие нагрузки раздаточная коробка NP207 была заменена на очень надежную NP231 (позднее, когда фирма NewProcess получила название NewVenture, эта коробка стала называться NV231). Порождение французского автопрома – МКПП Peugeot VA10/5, известную своей ненадежностью, в 1989 году сменили пятиступенчатые коробки AX-5 и AX-15 фирмы Aisin-Warner. Наконец, в 1990 году дошла очередь и до моторов. Сначала оба мотора, и 2,5-литровый AMC-150, и AMC-258, получили систему впрыска и приличную до-

бавку в мощности, а в 1991 году 4,2-литровый ветеран был и вовсе отправлен в отставку. Его место занял сыгравший роль «рояля в кустах» AMC-242. В принципе, это не менее заслуженный мотор (его конструкция восходит к 1964 году), но система распределенного впрыска вдохнула в него новую жизнь, а 190 «лошадок» оказались «табуретку» очень даже ко двору. Именно благодаря этому силовому агрегату, а также зажатой в угоду управляемости подвеске, у Wrangler появилось прозвище «бешеная табуретка». Кому-то подобная кличка может показаться обидной, но на самом деле – она является весьма уважительной и довольно точно отражает круглый характер этого автомобиля.

Первая смена инициалов

В 1992 году Jeep несколько изменил конструкцию каркаса безопасности. Это позволило, наконец, снабдить пассажиров заднего ряда привязными ремнями и привести Wrangler в соответствие с законодательством. В следующем году появилась антиблокировочная система. А в 1995 году покупатели машин с 2,5-литровыми моторами смогли получить в свое распоряжение «автомат». Как я уже сказал, этот год был рекордным по продажам, но именно тогда история модели YJ... закончилась. Первый из «табуретчиков» ушел в историю на пике славы, чтобы освободить дорогу новому носителю традиций, автомобилю с тем же именем, но другими инициалами – TJ.

Новый Wrangler выкатился из ворот завода в Толедо в начале 1996 года. Подавляющее большинство автомобильных изданий мира прокомментировали рождение TJ как «возвращение к истокам». Действительно, самые большие изменения коснулись кузова, стилистика которого была явно

навеяна CJ-5 и CJ-7. Вернулись даже традиционные круглые фары, и ортодоксам теперь оставалось только брюзжать, что «у настоящих Jeep должны быть... рессоры».

Да-да, конструкторы TJ установили на него фирменную рычажно-пружинную подвеску Quadra-Link, к тому времени уже более десяти лет верой и правдой служившую владельцам Cherokee и Grand Cherokee. А вот остальные агрегаты – двигатели, рулевое управление, трансмиссию, мосты (Dana 30 и Dana 35сзади) – они трогать не стали. Впрочем, для вариантов Sport и Sahara, оснащенных «автоматом», предлагалась в качестве опции установка более тяжелого и надежного заднего моста Dana 44, причем с самоблокирующимся дифференциалом Trac-Loc. Не изменились ни колесная база, ни геометрия рамы. В итоге случилась «небываемая виктория»: новый автомобиль превзошел предшественника не только на асфальте, но и на бездорожье! Дело в том, что вместе с пружинами TJ получил и больший дорожный просвет (за счет использования в штатной комплектации шин большей размерности).

Изменилось и оформление салона: он стал значительно более «легковым», на автомобиле появились подушки безопасности, значительно удобней стал тканевый тент. С самого начала выпуска были доступны три версии: SE, Sport и Sahara. При этом комплектация SE, оснащенная 2,5-литровым мотором, считалась базовой, а Sport и Sahara имели под капотом шестицилиндровый AMC-242. Для всех комплектаций (в качестве опции) предлагалась автоматическая коробка 30RH или 32RH. А вот на систему ABS могли рассчитывать только владельцы «старших» версий.

Всего через год, в 1998-м, произошло историческое слияние корпораций Daimler-Benz и Chry-

sler, но на судьбе нашего героя это поначалу никак не сказалось. Модель потихоньку эволюционировала: ползунковые регуляторы климатической системы сменились вращающимися рукоятками, появилось расположенное на рулевом колесе управление круиз-контролем.

Что в имени тебе моем

Но, пожалуй, самое значимое событие в жизни модели произошло осенью 2003 года. Именно тогда Jeep презентовал версию Wrangler TJ, получившую громкое имя Rubicon (в честь знаменитого в США внедорожного маршрута). Собственно, эта машина вполне заслужила право называться самостоятельной моделью. Фактически заводские конструкторы сделали то, что уже десятилетиями строилось в сумраке гаражей и ангарах тюнинг-ателье. В итоге, снабженные принудительными пневматическими блокировками True Lock мосты Dana 44, усиленная раздаточная коробка Rock-Trac (NV2410R) с передаточным отношением 4:1, а также входящая в штатную комплектацию резина Wrangler MTR размерностью 31x10,5 сделали Rubicon одним из самых серьезных и приспособленных к внедорожным приключениям серийных автомобилей. Увы, модель Rubicon у нас официально не продавалась, а пошлины сделали практически невозможным ввоз подержанных.

В том же 2003 году дало о себе знать немецкое влияние: ветерана AMC-150 сменил новый современный 4-цилиндровый двигатель Power Tech объемом 2,4 литра и мощностью 150 лошадиных сил. Появились и новые коробки передач, NV1500 (механическая, пятискоростная, с синхронизированной задней передачей) и четырехступенчатый «автомат» 42RLE.

В 2004 году семейство Wrangler пополнила еще одна модель, сразу завоевавшая популярность, – длиннобазный Wrangler Unlimited. Собственно говоря, одной из главных проблем всех компактных автомобилей Jeep, от Willys MB до Wrangler TJ, всегда была малая вместимость. Если задний диван в машине занят пассажирами, то места для багажа уже не остается. Увеличенная на 254 мм колесная база и задний мост Dana 44 с передаточным отношением 1:3,73 решили проблему использования Jeep Wrangler как автомобиля для дальних путешествий. Вскоре появилась и версия Rubicon Unlimited, сочетавшая увеличенную базу и вместимость с мощным внедорожным оснащением.

Вторая смена инициалов

Время шло, фирма штамповала новые и новые «специальные серии»: Apex, X Freedom, Tomb Raider, Columbia, Rocky Mountain, Sport Golden Eagle, Black Tie... Собственно, обилие всех этих «вариантов с бантиками» недвусмысленно свидетельствовало о том, что фирма старается поддерживать интерес к стареющей модели и что вскоре у нее появится преемник. И действительно, 9 января 2006 года, проломив доски транспортировочной клетки и пробив огромное стекло, перед посетителями автошоу в Детройте явился Wrangler KJ – наследник шести десятилетиями славы и новая внедорожная легенда. Но это уже совсем другая история.

Сегодня нас интересует, что происходит с немногочисленными представителями славного рода Wrangler, официально проданных через автосалоны, и гораздо более многочисленными их собратьями, ввезенными из Европы и США.

JEOP WRANGLER: КРАТКАЯ ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- 1985 прекращено производство Jeep CJ-7
- 1986 представлена модель Wrangler YJ
- 1987 концерн Chrysler приобретает марку Jeep, представлена комплектация Laredo
- 1988 представлена комплектация Sahara, NP207 заменена на NP231
- 1989 Peugeot BA10 заменена на AX-5 и AX-15, представлена комплектация Icelander
- 1990 начата установка 4-литрового AMC-242, AMC-258 получает систему впрыска
- 1992 изменена конструкция каркаса
- 1993 начата установка систем ABS
- 1995 2,5-литровые версии получают АКПП
- 1996 представлена модель Wrangler TJ
- 1998 Chrysler сливается с Daimler-Benz
- 1999 Wrangler получает круиз-контроль
- 2000 начата установка КПП NVG-3550
- 2001 начата установка стеклоочистителя с управляемым прерывистым режимом
- 2002 представлена комплектация X
- 2003 представлена модель Wrangler Rubicon, AMC-150 заменен на Power Tech 2.4i, начата установка 4-ступенчатой АКПП RLE42
- 2004 начат выпуск Wrangler Unlimited
- 2005 начат выпуск Wrangler Unlimited Rubicon, производится установка 6-скоростной МКПП NSG370
- 2006 представлена новая модель Wrangler KJ



Имейте в виду: на Jeep Wrangler устанавливаются фары как «американского», так и «европейского» образца. Первые бюджетны (стоят меньше 500 рублей и меняются в сборе в случае перегорания), но ездить с ними в темноте не слишком комфортно. Конечно, со скудностью американского варианта освещения можно бороться путем установки дополнительных световых приборов на бампер, но гораздо правильной поменять головной свет на «европейский». В этом варианте сама фара стоит 1800 рублей, а сменные лампы по 200.



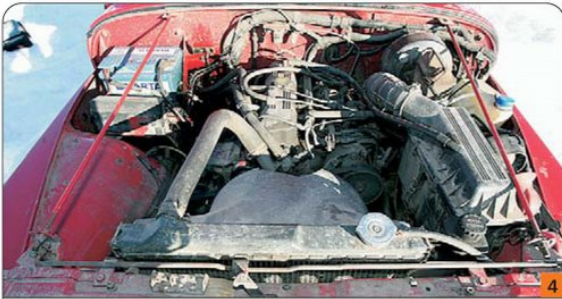
Наружные замки капота – единственная защита подкапотного пространства от проходивцев. Впрочем, возможность установки всякого рода дополнительных запоров еще никто не отменял.



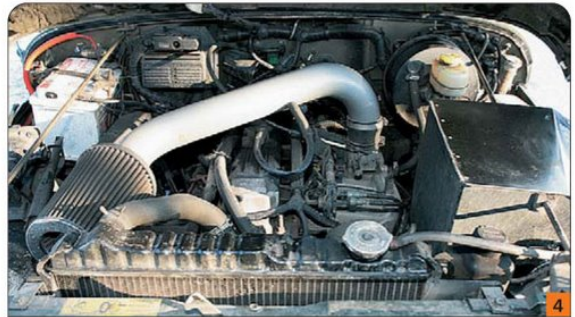
Вот она, Америка 80-х. Прямолинейная лаконичность торпедо YJ – предмет вождения большинства поклонников этой модели. К стати, сам по себе стиль салона позволяет органично дополнить интерьер массой приятных (а зачастую и полезных) мелочей.



С определенной точки зрения багажник Wrangler является самой имиджевой частью его интерьера. Кроме шуток – серьезно рассуждать о перевозке чего-либо в этом пенале (при установленном заднем сиденье грузовой отсек машины едва вмещает десятилитровое ведро) может только «ну очень оптимистично настроенный человек».



4
Вопреки распространенному мнению, 2,5-литровый Wrangler не так плох (в частности и для спорта). Да, он не обладает необузданным нравом. Но зато его не слишком тяжелый мотор расположен позади переднего моста (то есть в базе). В свою очередь это хорошо сказывается на развесовке и управляемости. Ну а установка тюнинг-овых главных пар с большим передаточным отношением неплохо компенсирует меньший по сравнению с «шестеркой» крутящий момент.



4
А вот принципиально другой подход. Когда-то это был карбюраторный AMC-258 с грозным объемом 4,2 литра и скромной мощностью (чуть больше 110 лошадиных сил). Но после того как он попал в руки спортсменов, его «мышечная масса» была раскачана до 4,7 литра. Чтo вкyпе с установкой системы распределенного впрыска и разных там «шлифовок-балансировок» довело его мощность до 234 л. с.



5
До 90-го года на YJ ставились маленькие пластмассовые зеркала с небольшим обзором. Позднее их сменили здоровенные металлические «лопухи», исправившие ситуацию. Одна беда – очень скоро выяснилось, что их кронштейны подвержены интенсивной коррозии, а иногда просто отламываются. Так что лучше всего не забывать их периодически смазывать. Комплект новых оригинальных зеркал стоит около \$300. За аналогичные тайваньские (весьма качественные, из нержавеющей стали) просят \$160.



6
Просто какая-то напасть – в этом месте стальная внутренняя панель двери лопается практически у всех YJ. Ремонта обычно хватает ненадолго...



7
Ограничители дверей в стиле Jeep – это просто матерчатые петли. Просто, но эффективно! Причем, в случае нужды петля просто скидывается со штыря, после чего дверь можно распахнуть практически на 180 градусов.



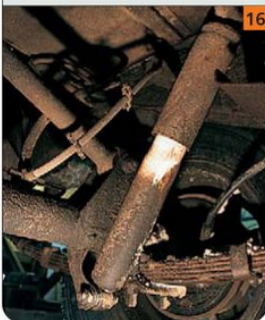
9
За состоянием уплотнительной резинки под лобовым стеклом надо следить, в первую очередь заботясь о ее герметичности (а заодно и не забывать чистить дренажную трубку рамки). Если всем этим не пренебрегать, то таких дыр в полу (см. фото внизу) скорее всего не будет. Ну или они появятся гораздо позже...



8
Увы, если кузов машины «запустит», то коррозия начинает лезть буквально отовсюду.



Отнимающие кронштейны крепления амортизаторов и тяги Панара – явления не частые, но случающиеся. И причиной этому могут стать не только наши «солёные зимы», но и предшествующая приезде в Россию эксплуатация на одном из американских побережий. Как правило, изначальная причина этого – некачественная заводская проварка.



До девяносто четвертого года качество металла позволяло «прокатывать» рессоры, после чего они на некоторое время восстанавливали свою форму. Детали, выпущенные позже, просто меняются.



В «лифтованном» варианте подвески угол наклона заднего карданного вала заметно увеличивается. Как следствие, ощущито снижается и срок жизни крестовин.



На валу этой карданной вилки хорошо видны поперечные полоски – это проточка. В результате продольных смещений грязь скапливается то в одном, то в другом месте вала, протачивая микроскопические бороздки. В свою очередь это и провоцирует подтекания. Прогрессивный способ лечения течи заднего сальника «раздатки» заключается в замене вилки на неподвижную и одновременно установку шлицевого кардана. Правда, стоит это удовольствие недешево: комплект тюнинговых деталей – \$800, а работа – 200.





11
Рессорная подвеска модели YJ проверена временем. Ну что тут добавить? Одно «но» – в стремлении сделать машину более управляемой на асфальте она излишне «зажата». Впрочем, это легко лечится...



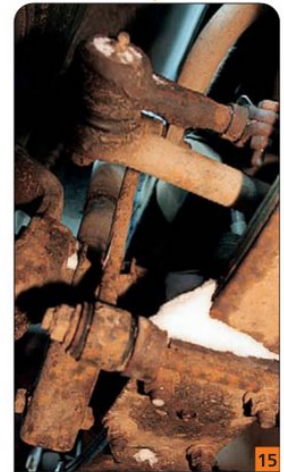
12
Штатный рулевой демпфер обычно не вызывает нареканий. Более того, он неплохо справляется и с увеличенными колесами. Но имейте в виду – тюнинговое изделие в такой ситуации будет работать лучше.



13
Хрупкий механизм размыкания полуоси переднего моста на YJ. А вот и он, большой зуб (фото справа), а точнее, сломанная вилка. Обычно ее стараются заварить и возят с собой, на всякий случай. Радикальным образом эту «хворь» лечат двумя способами: во-первых, меняют вакуумный привод на тросовый, а во-вторых, просто устанавливают неразрезную полуось (3000 рублей за деталь). Кстати, на TJ этот проблемный агрегат уже отсутствует.



14
Борьба с недостатками крестовин сводится либо к установке специальных усиленных деталей (при цене \$40–45 за штуку пробег увеличивается до 60–70 тысяч), либо к их замене на ШРУСы от Grand Cherokee (ходят по 100 тысяч, а стоят 3000–3500 рублей).



15
Имейте в виду, на YJ стойка стабилизатора меняется только в сборе.

Когда мы придем к тебе...

Вообще-то с технической точки зрения Jeep Wrangler напоминает конструктор. Такая ассоциация отчасти обусловлена тем, что владельцам подержанных «табуреток» зачастую приходится примерять запчасти от других моделей Jeep. Причина проста – количество ввезенных к нам Wrangler в сравнении с другими машинами марки, мягко говоря, невелико (отсюда и очень скудный ассорти-

мент на «разборках»). К счастью, они во многом унифицированы. Но о полной взаимозаменяемости в данном случае говорить все-таки не приходится. Дело в том, что у каждой модели есть свои конструктивные особенности, и зачастую агрегаты с, казалось бы, одинаковыми названиями при попытке вживления их в автомобиль другой модели могут начать «упираться». В результате потребуются сноровка, а в определенных случаях и хорошая квалификация. Конечно, что-то удастся сделать

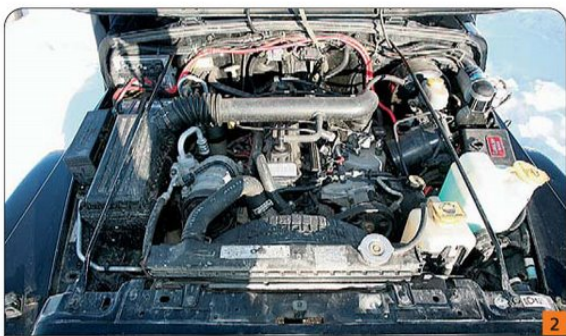
самостоятельно, ну а какие-то задачи лучше все-таки доверить профессионалам.

Не секрет, что человек, решившийся на покупку любого подержанного автомобиля, рано или поздно столкнется с тонкостями, которым по причине неосведомленности в первый момент он не придаст должного значения. В полной мере это относится и к Wrangler. Этот внедорожник обладает настолько яркой харизмой и выносливой конструкцией, что его можно отнести к автомо-

биям, которые без веских причин не продают. Особенно дешево. Так что держите ухо востро. В этой статье мы попытались собрать ориентиры, на которые стоит обратить внимание в том случае, если объектом вашего интереса стал именно подержанный Jeep Wrangler.

Кузов и рама

Скажем сразу – кузов Wrangler способен преподнести довольно неприятные сюрпризы своим владельцам,



Рядный шестицилиндровый AMC-242 объемом 4 литра очень тяговит. По словам некоторых владельцев, им даже кажется, что он просто вращает Землю под их автомобилем... В общем, как бы там ни было, а с этим мотором «табуретка» действительно становится «бешеной».



По-европейски «приглаженная» панель приборов на TJ вполне удобна, но вызывает очевидную тоску у истых приверженцев марки.



Ну чем не CJ-7 (только поворотник с крыла убрать). Вот же странное дело – фары сначала сделали квадратными, потом снова круглыми, а ортодоксы как ворчали, так и ворчат. Впрочем, им разве угодишь.



Замки капота на TJ изменили согласно стилистике 30–50-х. При этом, запоры так и остались снаружи...



4
В данном случае кнопки управления блокировками мостов и дополнительным освещением очень удачно расположились в... полочке для мелочей. А вообще, надо сказать, что в отличие от brutального YJ в TJ трудно разместить дополнительные органы управления, не нарушая целостности интерьера.



5
Для попадания на задние места водительское сиденье сдвигается вперед и наклоняет спинку, а пассажирское просто целиком откидывается к лобовому стеклу.



6
Это заднее сиденье выглядит вполне уютно (пример качественного тюнинга). Но на самом деле здесь тесно даже двум среднеразмерным пассажирам, и к тому же заметно трясет.



7
Салон Wrangler, прямо скажем, невелик, но производители дооборудования предлагают для него огромное количество всевозможных кармашков, полочек, ручек, подстаканников и пр. Кстати, все эти приятные мелочи очень легко крепятся к штатному каркасу безопасности.



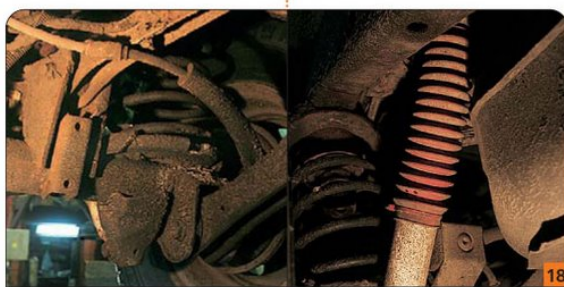
8
Wrangler, как ничто другое, располагает к самовыражению. Вот смотрите – идея размещения салонного света и акустики вроде бы одина, но как разнятся способы воплощения и стиль.



9
Это всего лишь два из десятков вариантов, предлагающих размещение поклажи снаружи. Багаж укладывают и вокруг тюнинговой «калитки» запасного колеса, и даже... вместо нее.



Пружинная подвеска не только придала модели TJ ходы, достойные внедорожника, но и обеспечила больший комфорт.



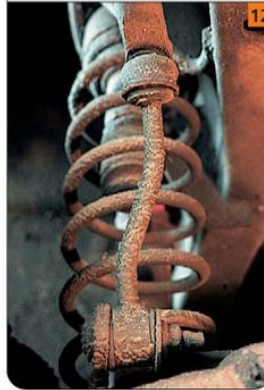
Осматривая подержанный TJ (YJ), стоит обратить внимание на состояние «домика» тяги Панара и нижнее крепление задних амортизаторов.

Рулевые наконечники и шаровые обычно меняются раз в сто тысяч километров. Рулевой редуктор (в просторечии поросенок) и помпа гидроусилителя очень надежные, мощные и в доработках не нуждаются. Их вполне «хватает» даже на 39-дюймовые колеса! Единственной достаточно распространенной болезнью является протечка нижнего сальника. Работа по переборке требует высокой квалификации и стоит 3000 рублей (плюс 1500 рублей ремнабор). Новый редуктор стоит около 8000 рублей.



11

На стойках стабилизатора TJ обычно перепрессовываются резиновые сайлент-блоки (80 рублей за штуку). Самых же «косточек» хватает на 70–80 тысяч.



12

Несмотря на все модернизации, на TJ перекочевали крестовины приводов передних колес. Как и прежде, их можно заменить на ШРУСы. Кстати, при замене моста полностью подойдет мост от Grand Cherokee (на чулках посадочные места подвески совпадают). Важный момент – в случае замены проследите, чтобы передаточные отношения мостов были одинаковыми.



13



14

Да, на YJ шлицы переднего кардана такой защиты не имеют, и на них скапливается абразивная паста из масла и грязи. В варианте TJ главное – следить за состоянием пыльника.



15

Снизу «раздатка» прикрыта широким листом защиты, на котором при езде по бездорожью скапливается грязь. Если ее не смывать, то перегрев этого агрегата будет происходить весьма интенсивно.



16

Крепление рулевого редуктора не лишним будет усилить. Как вариант – установка распорки от редуктора до правой лонжерона рамы.



17

Бензобаk, расположенный в заднем свесе, на первый взгляд виден довольно низко. Но, как показывает практика, контакт бака с грунтом случается не слишком часто, а мощная стальная штатная защита исправно выполняет свою функцию.

и при покупке здесь есть чему уделить внимание. Например, часто текут уплотнители на нижнем крае рамки ветрового стекла. Это влечет за собой целый ряд неприятностей: вода, затекая под приборный щиток, стекает на пол, попутно подтачивая начинку приборной панели. От этого и возникают пресловутые проблемы с приборами. Вдобавок к этому в печке есть дренажное отверстие со сливной трубкой, идущей под капот. Если она забивается грязью, то жидкость начинает скапливаться в печке, сливаясь в салон под ноги водителя. В результате сквозные дыры под ногами водителя и переднего пассажира, гнилая рамка и моторный щиток – отнюдь не редкость

на старых машинах. Часто рвутся уплотнители дверей. Стоят они по \$110.

Рама Wrangler по-военному крепка, надежна, но, как любое изделие из стали, без надлежащего ухода... ржавеет. Так что при осмотре машины ей надо непременно уделить внимание. Причем, с особой тщательностью стоит провести ревизию места крепления рулевого редуктора. Дело в том, что при повороте колес нестандартного размера (а именно такие в подавляющем большинстве случаев стоят на Wrangler) в нем возникает большой крутящий момент, передающийся на раму. Как следствие, в районе трех болтов, держащих редуктор, могут появиться трещины.

Мосты и подвеска

На оба поколения Wrangler ставились фактически одни и те же мосты: спереди Dana 30, а сзади Dana 35. В зависимости от типа трансмиссии (ручная коробка передач или «автомат») и двигателя они имели разные передаточные отношения в редукторах (3,07 и 3,55 при двигателях 4,2 и 4 литра, и 4,11 при 2,5-литровом двигателе). Кроме главных пар, идентичность нарушают чулки, имеющие разные крепежи в соответствии с подвеской – рессорной на YJ и пружинной на TJ. Собственно чулки – единственная не взаимозаменяемая деталь в мостах. Всем

остальным можно «жонглировать», используя запчасти от Cherokee и Grand Cherokee (подбирая главные пары, вплоть до тюнинговых 4,56). И вот еще характерный момент – в наследство от «военных предков» автомобилю достались крестовины приводов передних колес. Данный анахронизм традиционно вызывает нарекания при обсуждении конструкции машины, хотя, строго говоря, основной неприятностью, связанной с ним, является необходимость относительно частой замены этих деталей (особенно если машина эксплуатируется на нестандартных колесах). В то же время, стоит сказать, что в случае соблюдения всех правил эксплуатации этот узел



исправно откатывает 40–45 тысяч (если запчасти не китайские). Более того, конструкция честно предупреждает о своей скорой кончине постукиванием. Порой можно услышать советы ставить вместо крестовин ШРУСы от Grand Cherokee (они гораздо долговечнее). Идея, конечно, неплоха, но если вы собираетесь ездить по бездорожью, то надо иметь в виду, что ШРУС более уязвим – его судьбу может решить случайная палка, покрепче упершаяся в пыльник...

Отдельно нужно сказать и о вакуумной машинке размыкания полуоси на YJ. Функция этого устройства та же, что у хабов, но конструкция довольно хлипкая. С одной стороны, если ею не пользоваться, она закисает и может сломаться при включении. С другой, если пользоваться, но неправильно, то ломаться она будет постоянно. Например, одна из наиболее распространенных ошибок – пытаться подключить передний мост на движущемся автомобиле. Не все ладно и с «грибком» вакуумной машинки, расположенным снаружи. В силу своей уязвимости он зачастую просто ломается на бездорожье. Ремонт стоит \$30–50, машинка – 100–120, вилка – около 30. А муфта – порядка от 300 до 500 рублей.

Что же касается задних мостов, то в результате эксплуатации в соленой среде у них, случается, отламываются кронштейны крепления амортизаторов и крепления тяги Панара (домики). Вот, кажется, и все связанные с ними неприятности. Тяга Панара стоит \$120 (неоригинальная – 90). Впрочем, есть мастерские, которые научились их ремонтировать, и в этом случае траты упадут до полтинника.

При езде на больших колесах по тяжелому бездорожью, бывает, гнутся цапфы и сами мосты. То есть 33 дюйма являются разумным пределом для диаметра шин. При установке больших «катков» лучше усилить «чулки». Вообще даже самый критический осмотр подвески рождает банальное: «Своевременное техническое обслуживание является залогом...» Тем более что ломаться здесь особенно нечему.

Двигатели

Все ставившиеся на Wrangler моторы конструктивно просты и надежны. Благодаря малой степени форсировки они имеют большой ресурс и не слишком требовательны к качеству масел и топлива. Хотя регулярное использование сомнительных ГСМ ощутимо приближает сроки ка-

питального ремонта. Кстати, в нормальных условиях для 2,5-литрового двигателя этот интервал, как правило, колеблется в районе 200–300 тысяч километров (на машинах с моновпрыском появляется механический

износ форсунки, которая меняется достаточно легко и стоит в районе \$200). Моторы объемом 4,2 литра также не отличаются какими-либо причудами устройства и при невысокой литровой мощности обычно разочаровы-



Игорь КОЗЛОВ

Президент
Off-Road Wrangler Club

Год выпуска не является определяющим

Уже десять лет я занимаюсь этими машинами и десять лет веду свою статистику. Мои наблюдения позволяют делать выводы как о техниче-

ских моментах, связанных с ремонтом и эксплуатацией Wrangler, так и об изменении положения этих автомобилей на рынке. В последнее время растет интерес к YJ, в большей мере обладающему колоритом американских машин. Не так много было завезено их к нам в страну, а с изменением таможенного законодательства ввоз стал практически невозможен. Для энтузиастов марки остается только внутренний рынок, на котором они уже становятся раритетом со всеми вытекающими последствиями: цены растут и зависят только от состояния машин. Год выпуска не имеет определяющего значения, и сейчас Wrangler YJ 89/92 годов по цене приближаются к TJ, появившимся на свет в начале третьего тысячелетия. Можно говорить о том, что покупка Jeep Wrangler становится вложением денег – купив машину сейчас, через несколько лет вы, скорее всего, продадите ее дороже. Главное, чтобы состояние было хорошим.

вакут разве что изношенными карбюраторами. Впрочем, запчасти для их восстановления найти несложно (что в целом характерно для марки Jeep), да и ремонт не очень дорогой. Бывает, их меняют на «Солекс», но при этом падает мощность. Да и вообще серьезные специалисты недолюбливают подобного рода «скреживания». Четырехлитровые нижневальные двигатели – самые долговечные и мощные. Они ходят без переборки от трехсот тысяч до полумиллиона километров. Как и предыдущие моторы, эта модель без капризов употребляет 92-й бензин. Общей проблемой для обоих впрысковых моторов являются бензонасосы, которые не на шутку боятся наличия воды и грязи в бензине. Капитальный ремонт двигателя (независимо от объема) обойдется порядка \$1000 (плюс 500–700 на запчасти). Покупать подержанный мотор на разборке не всегда имеет смысл. Конечно, в случае удачи, долларов за 600–700, на разборке можно отыскать и вполне «живой» экземпляр, но чаще цена сопоставима со стоимостью ремонта. Причем, восстанавливать эти движки можно неоднократно – сначала поршневая растачивается под ремонтный размер, а в дальнейшем ставятся гильзы, которые, в свою очередь, тоже можно менять. Но все же замена двигателя в случае с Wrangler – отнюдь не редкость. Во-первых, если повезет, сэкономить все-таки можно, а во-вторых, к этому ходу прибегают порой владельцы 2,5-литровых Wrangler, превращая их в 4-литровые. А поскольку собственно Wrangler разбирают мало, за «донорскими органами» вновь приходится «обращаться» к родственным моделям. И тут возникают сложности. Например, те же двигатели, но от Cherokee, отличаются расположением крепежа.

И вот еще на какой момент хотелось бы обратить внимание:



Алексей КОВАЛЕВ
Jeep Wrangler YJ 1987 года

Пройдемность выше всяких похвал

Изначально здесь стоял двигатель 2,5 литра. А с четырехцилиндровым движком это, конечно, уже не Wrangler – «табуретка» есть, а «бешенства» никакого. В силу ограниченности бюджета пришлось сначала купить такую машину, поехать на ней, а потом имплантировать 4-литровый мотор. Поставил 31-е колеса. Пройдемность выше всяких похвал. Из поломок на память приходит только то, что после покупки форсунка чудила. По электрике он простой, как «узик», чему тут ломаться-то? Машина в повседневной эксплуатации показывает себя нормально. На дальние расстояния я на ней ездил этой зимой – на скорости больше 120 уже страшно. Но надо понимать, для чего его покупавшь. Я могу поменять его на не очень старый Tahoe или еще что-то, но... При всех его неудобствах – салон маленький, семья с трудом помещается, да и жена от него не в восторге – я не собираюсь его продавать. Салон слегка переделаю, кресла кожей обтяну, подкрасю. У меня просто была мечта с тех пор, как я увидел Wrangler, купить его, и она сбылась.

достоверность истории конкретного Wrangler в целом и двигателя в частности может стоять под большим вопросом. Дело в том, что эти моторы никогда не знали нумерации. На блоке цилиндров можно найти разве что дату выпуска и комплектность запчастей. Причем, последнюю некоторые особо ретивые сотрудники ДПС ошибочно принимают за регистрационный номер и требуют наличия соответствующих цифр в документах...

Трансмиссия

С 2,5-литровыми двигателями в основном шли 5-ступенчатые механические коробки передач AX5. Очень редко встретишь четырехцилиндровый двигатель с 3-ступенчатым «автоматом» 30RX. Двигатели объемом 4,2 литра работали в тандеме с французской коробкой Peugeot или американской AX15. Четырехлитровые дви-

гатели трудятся так же, с AX15, а на смену Peugeot пришла автоматическая 32RX. Нареканий по этим агрегатам нет, они надежны, трудолюбивы и выносливы. Между прочим, вопреки предвзвешенным рассудкам, «автоматы» трудятся на бездорожье наравне с механическими КПП, стойко переносят все трудности офф-роуда. За одним исключением – попадания воды в масло они, что называется, на дух не переносят.

«Механика» редко проявляет признаки износа ранее 130 тысяч километров пробега. К этому моменту могут появиться похрустывания синхронизаторов (начиная обычно с третьей передачи). Вообще МКПП вполне предсказуемы и заранее «предупреждают» о потребности в ремонте. Чего не скажешь об «автоматах» – случалось, они отказывали на ровном месте, не проявляя до этого никакой болезненной симптоматики. Правда, чаще всего

в таком «коварстве» виноваты сами владельцы, грубо нарушающие регламент техобслуживания и условий эксплуатации. Что же до приобретения машины с вышеупомянутой коробкой Peugeot, то последняя с очень большой долей вероятности поставит вас перед проблемой острого дефицита запчастей...

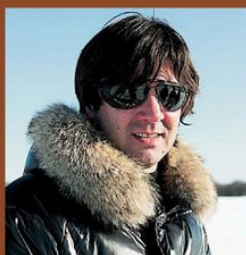
В зависимости от типа трансмиссии, на Wrangler ставились раздаточные коробки NV231 или NP231. Ценные, со схемой полного привода типа part time, в сочетании с двигателями 2,5 или 4 литра они отличаются передаточными числами. Масло, наряду с функцией смазки, в данном случае выполняет и функцию охлаждения, и его надо менять каждые 10–15 тысяч километров. Если этого не делать, то первым симптомом, предвещающим ремонт, станет вытянувшаяся от перегрева цепь. Кстати, она же страдает в первую очередь, если ездить по асфальту на полном приводе – напомню, part time этого не предусматривает.

Есть еще одна болезнь – течет задний сальник. Дело в том, что конструкция привода задней оси своеобразна: кардан не имеет шлицевого соединения, и смещения моста компенсируются за счет подвижной вилки крестовины. Вот из-под нее-то и начинается «гнать» масло. Многие владельцы, смирившись, смотрят на это сквозь пальцы. Задний кардан, помимо описанного выше, имеет очень большой угол наклона по отношению к хвостовику редуктора. Из-за этого крестовины испытывают большие нагрузки, и при излишне агрессивной манере трогаться их может свернуть.

Тормоза

На передних колесах Jeep Wrangler стоят вентилируемые дисковые тормоза, а на задних – барабанные. В штатных режимах они

работают вполне нормально, но для колес большого диаметра их эффективности уже не хватает. Особенно заметно это становится после преодоления бродов или глубоких луж. В этой ситуации можно рекомендовать разве что установку на задние колеса дисковых тормозных механизмов. Работа стоит \$200, комплект необходимых деталей – \$500. Не имеет права долго бездействовать и стояночный тормоз. Если им продолжительное время не пользоваться, механизм непременно закиснет. Причем, в результате этого автомобиль лишится не только «ножника» (приводится в действие педалью). Перестанет работать и система автоматической подвода задних колодок. Передние и задние



Владимир БУРЕШ
Jeep Wrangler TJ 1998 года (4 литра, АКПП)

Основа для тюнинга

Автомобиль я купил два года назад. Почему? Потому что, когда мечты уже можно осуществлять, их нужно осуществлять. У меня Jeep был мечтой детства. Ремонтировать автомобиль после покупки не пришлось, только серьезно видоизменить – оттюнинговать и поставить большие колеса. Зачем? Желания участвовать в соревнованиях у меня, пожалуй, нет, а вот желание поехать по разнообразным глухим и интересным местам – есть. Автомобиль строился преимущественно как туристический. Используется он исключительно как «машина для отдыха», для выезда во всякие интересные места. В то же время, Wrangler неплохо подходит для езды по городу – он очень юркий и маневренный. Единственная серьезная поломка, которая у меня была, – это порванная полуось (неудачно газанул при включенной блокировке). Менять автомобиль ни на что не планирую. Машина эта небольшая, компактная, с очень маленькими свесами. Нет, мне нравятся и другие машины, вот на пикапы я смотрел и на Hummer, но для нашей местности ничего лучшего пока не вижу. В дальние экспедиции я на нем пока не ездил, но планирую в ближайшее время отправиться с друзьями куда-нибудь в сторону Карелии. В стандартной комплектации это – обычный городской автомобиль, но при этом отличная заготовка для тюнинга.



Иван БОЙКО
Jeep Wrangler TJ 1997 года (2,5 литра, МКПП)

Уверен на сто процентов

Именно такую машину я мечтал купить с молодости. Соответственно, и реализовал это при первой же возможности. Откуда такая мечта? Да просто красивый автомобиль, обладающий определенной харизмой. Купил я свой Wrangler год назад за 15 000 долларов. Делать с ним ничего не пришлось, он был просто в идеальном состоянии. Пробег – 130 000 километров. Предыдущий владелец серьезно вкладывался в эту машину, так что мне можно было подумать лишь о усовершенствованиях. Отлифтовал проставками под пружины, чтобы можно было колеса размером побольше поставить. Сейчас колеса стоят 31-й размерности. Больше, собственно говоря, ничего не делал. Крыша покупалась отдельно предыдущим хозяином, и она уже была утепленной. В планах – поддерживать в рабочем состоянии, построить под 33-и колеса, установить шноркель, силовые бампера, лебедку, и, возможно, последним этапом, блокировки. Но это пока под вопросом. Зимой я использую машину каждый день, а летом – как автомобиль выходного дня. Получить наслаждение от езды на дачу и обратно. От этого автомобиля действительно получаешь огромное удовольствие, даже несмотря на жару и отсутствие кондиционера. Машина не ломается, не напрягает, «пришел, завел, поехал», так что никаких настроений типа «доделаю и продам» у меня нет. Я в ней уверен на 100%: и в том, что заведется, и в том, что довезет меня до нужного места. Хотя вот для зимы, наверное, не лучший вариант из-за короткой базы – мотает ее на скользкой дороге. Но при определенном опыте и сноровке особых проблем это не доставляет.

колодки, при хорошем соотношении цена-качество, стоят 1000–1100 рублей. Дешевые – по 600–750 рублей. Но имейте в виду, последние обрекут вас на постоянный «концерт», состоя-

щий из скрипов и писков. Цена оригинальных колодок – в районе 1400 рублей. Задние тормозные барабаны обходятся по \$50.

Подводя итог всему вышесказанному, необходимо остановиться вот на чем. Как мы уже говорили, выяснить подлинную историю автомобиля в случае с Wrangler практически невозможно. Шутка ли, главное «родимое пятно» – номер VIN у этого «плохого парня» крепится заклепками к съемной рамке ветрового стекла!.. В общем, если вы всерьез рассматриваете вопрос покупки подержанного Jeep Wrangler, следует с особой тщательностью проверить юридическую чистоту приглянувшегося претендента. **ORD**



Редакция благодарит за помощь в подготовке материала Off Road Wrangler Club, (495) 792-1932, и «Астахов-Сервис», (495) 773-7311

Цены на подержанные Jeep Wrangler	
Годы выпуска	Цена, \$
1989-1992	8300-17 000
1993-1996	9000-18 000
1997-2000	15 500-21 950
2001-2003	10 990-24 400