АВТО ЦЕНТР

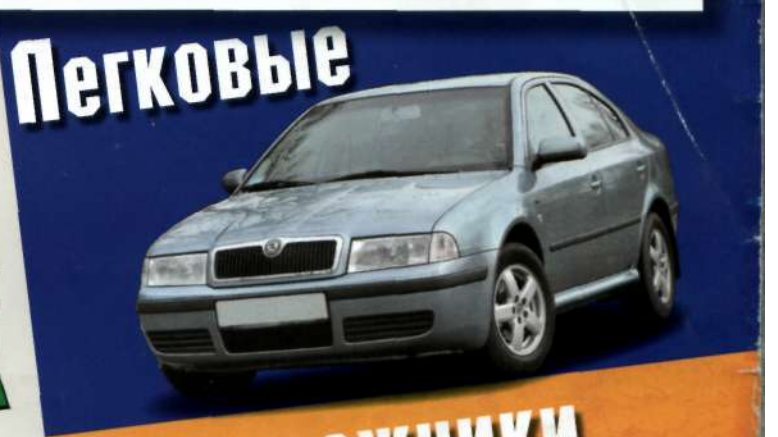
№1 Весна-лето'2007

Подержанные автомобили

165 самых популярных

моделей украинского рынка

- опыт эксплуатации
- типичные неисправности
- стоимость ремонта
- технические данные









Советы экспертов:

как дорого продать,
как выгодно купить автомобиль

кредитование
«бэушных» машин

тонкости постановки
и снятия с учета

www.autocentre.ua
4 820019 540115 01

АВТОЦЕНТР Подержанные автомобили

№1 Весна-лето'2007

Учредитель и издатель
ООО «ИА Автоцентр»
03047, Киев, пр. Победы, 50, а/я 2
Издается с февраля 2007 г.,
свидетельство о регистрации
КВ 11794–665 Р от 27.09.2006 г.

Адрес редакции:
04112, Киев, ул. Дегтяревская, 52
E-mail: info@autocentre.ua,
http://www.autocentre.ua,
тел.: (044) 206-56-01
Рекламный отдел:
(044) 206-56-01, reklama@autocentre.ua.
Дизайнбюро: design@autocentre.ua
Редакторский отдел:
editor@autocentre.ua
Отдел сбыта: (044) 206-56-09

Редактор каталога *Юлий Максимчук*
Ответственный редактор
Людмила Сапига
Координатор проекта *Николай Конотопец*

Директор по рекламе *Нила Колядина*
Арт-директор *Мария Знова*
Бильд-редактор *Владимир Дремов*
Технический директор *Андрей Хоменко*

Выходит два раза в год
Распространяется по всей Украине
Цена – договорная.

Номер отпечатан в типографии
«Блиц-принт».
Адрес издательства:
г. Киев, ул. Довженко, 3.
Зак. № 37742
Тираж 20000 экз.
Условия размещения рекламы:
тел.: (044) 206-56-01,
http://www.autocentre.ua/prices.html

© ООО «ИА Автоцентр» 2007

Редакция не несет ответственности за качество рекламируемой продукции (услуг), за неточность, недостоверность или некорректность материалов, предоставленных рекламодателем. Рекламодатель несет полную ответственность за содержание предоставленных материалов, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие информации о соответствующих сертификатах и лицензиях, за получение права и всех необходимых разрешений для публикации. Рекламодатель передает редакции рекламные материалы и право на изготовление, тиражирование и распространение рекламы.

Цены, приведенные в редакционных статьях, являются ориентировочными.

Стиль, оформление, дизайн и все содержание являются объектом авторского права ООО «ИА Автоцентр» и охраняются законом. Перепечатка или иное их использование без письменного разрешения редакции не допускается и влечет за собой ответственность, предусмотренную законодательством.

Уважаемые читатели!



С огромным удовольствием представляем вам новый продукт издательства «ИА Автоцентр» – журнал «Подержанные автомобили». Это первое отечественное издание, где собраны более полутора сотен статей о самых популярных в Украине моделях, как принято говорить, бывших в эксплуатации, возрастом в основном от 3 до 12 лет. Есть и некоторые «ветераны» – им почти по 20 лет.

За 10 лет журналисты «Автоцентра» изучили потребительские качества и опыт эксплуатации около 500 машин: провели тесты, пообщались с владельцами, опросили специалистов профильных СТО и магазинов запчастей. На наш взгляд, концентрированная информация о подержанных автомобилях для многих отечественных потребителей будет своевременна и полезна.

Главная особенность этого издания по сравнению с зарубежными, в частности российскими каталогами, в том, что информация относительно структуры предложений на рынке, надежности, типичных неисправностей, ресурсных качеств, стоимости ремонта соответствует именно украинским реалиям. Вместе с тем нельзя не учитывать факт, что бывшие в эксплуатации отдельные экземпляры одной и той же модели могут значительно отличаться друг от друга в зависимости от характера их использования и обслуживания, способа хранения, пробега, возраста и т. д. Поэтому каждый подержанный автомобиль индивидуален и требует тщательной оценки фактического состояния. В нашем сборнике, естественно, приведены обобщенные характеристики и описаны наиболее яркие особенности автомобилей. Мы подбирали информацию и справочные данные таким образом, чтобы показать, на что в первую очередь обращать внимание при покупке той или иной модели.

Издание структурировано по группам транспортных средств: «Легковые автомобили», «Внедорожники», «Минивены/Компактвены», «Спортивные автомобили». Есть и другие рубрики: «Это полезно знать» (здесь собраны наиболее актуальные статьи, касающиеся покупки/продажи, кредитования, страхования автомобилей, защиты от коррозии и угона, особенностей применения эксплуатационных жидкостей, масел, шин и др.), а также «Таблицы технических характеристик и стоимости запчастей» (здесь приведены основные технические характеристики машин, описанных в журнале «Подержанные автомобили», и указаны цены на наиболее «ходовые» запчасти к ним).

Редактор каталога
Юлий Максимчук

Расшифровка дополнительной информации

Пиктограммы всех модификаций данной модели

- 3-дверный хэтчбек
- 5-дверный хэтчбек
- 4-дверный седан
- 5-дверный лифтбек
- 5-дверный универсал
- 3-дверный грузовой универсал
- купе
- кабриолет
- минивен/компактвен
- 3-дверный внедорожник
- 5-дверный внедорожник
- внедорожник со съемным верхом



Данные об истории автомобиля – годы выпуска его предшественника и преемника

Альтернатива – конкуренты описанного в статье автомобиля. Подбирались по следующим критериям: один и тот же класс, схожие годы выпуска и примерно одинаковая стоимость

Годы выпуска автомобиля, рассмотренного в статье

Стоимость в Украине – указана средняя цена для некоторых модификаций данной модели с бензиновыми и дизельными двигателями и средний пробег в зависимости от года выпуска (от самого последнего и на 5-6 лет ниже). Кроме того, приведена вся линейка двигателей, которыми оснащалась модель. Стоимость модификаций указана согласно данным, предоставленным справочником «Бюллетень автотовароведа» № 36 по состоянию на декабрь 2006 года

Содержание

Это полезно знать

Подержанный – в кредит 6

Минимум риска 8
Можно ли выгодно купить подержанный автомобиль и при этом свести к минимуму риски приобретения

На рынке корову старик продавал... 10
Секреты продажи «бэушного» автомобиля

Как быстро и дорого продать своего «коня» 12
Различные способы продажи ТС

Две радости автомобилиста 13
Тонкости оформления покупки и продажи машины, ее снятия и постановки на учет в МРЭО

Лекарство от боязни 16
Страхование автомобилей по ОСГПО и КАСКО. От чего защищают эти полисы и сколько они стоят?

Защищаемся от угонщиков 19
Плюсы и минусы разных противоугонных средств защиты автомобилей

Как продлить машине жизнь 22
Что убережет кузов от коррозии

Выбираем моторное масло 24

Антифриз антифризу рознь 26
Чем отличаются охлаждающие жидкости и какую лучше использовать в определенном двигателе?

Кто отвечает за остановку? 29
Особенности маркировки, выбора и эксплуатации тормозных жидкостей

Лабиринт символов 30
Что зашифровано в надписях на боковинах автомобильных покрышек?

Легковые

Alfa Romeo
155 34
156 35
164 36

Audi
A3 I 37
80/90 (Q89) 38
80 (B4) 39
A4 I 40
100/A6 42
S4, S6 , S6 Plus 44
A6 II 45
A8 I 46

BMW
3-й серии (E-30) 47
3-й серии (E-36) 48
5-й серии (E-34) 51
5-й серии (E-39) 52
7-й серии (E-32) 53

Chevrolet
Caprice 54

Chrysler
Neon I 55
LHS I 56
300 M 57

Citroën
Xsara 58
Xantia 59
XM 60

Daewoo
Nexia 61
Lanos 62
Espero 64
Nubira 65
Leganza 66

Fiat
Uno 67
Punto II 68
Tipo/Tempra 69
Bravo/Brava/Marea 70

Ford
Escort II 72
Focus I 74
Sierra 75
Mondeo I 76
Scorpio I 77
Scorpio II 78

Honda
Civic V 79
Civic VI 80
Accord IV 82
Accord V 83
Legend II 84

Hyundai
Accent I 85
Sonata III 86

Kia
Sephia/Shuma I 87
Clarus 88

Lancia
Dedra 89
Thema 90

Mazda
323 (BA) 91
323 (BJ) 92
626 (GE) 94
626 (GF) 95
Xedos 6 96
Xedos 9 97

Mercedes
190 (W201) 98
C-Klasse (W202) 99
E-Klasse (W124) 100
E-Klasse (W210) 102
S-Klasse (W140) 104

Mitsubishi
Carisma 105
Galant (50) 106

Nissan
Micra II 107
Almera I 108
Primera (P11) 111
Maxima (A32) 112

Opel
Corsa (B) 113
Kadett (E) 114
Astra (F) 116
Astra (G) 118
Vectra (A) 119
Vectra (B) 120
Omega (A) 122
Omega (B) 123

Peugeot
206 124
306 126
405 127
406 128
605 131

Renault
Clio I 132
19 133
Megane I 134
21 136
Laguna I 137
Safrane 138

Rover
200 II 139
400 II 140
600 141
Saab 142
900 142
9000 143
9-5 144

Seat
Toledo I 145

Skoda
Favorit/Forman 146
Felicia 147
Fabia I 148
Octavia (Tour) 150

Subaru
Legacy II 152

Suzuki
Swift II 153

Toyota
Corolla (E10) 154
Corolla (E11) 156
Carina E/ Corona 158
Avensis I 160
Camry (20) 162

Volvo
440/460/480 163
850 164
940/960 165

VW
Polo III 166
Golf II/ Jetta II 167
Golf III/Vento 168
Passat (B3) 170
Passat (B4) 172

ВАЗ
2106 175
2107 176
2108/09/099 177
2110/ 2111/ 2112 178

ГАЗ
24/2410 180
31029 181
3110 182

ЗАЗ
968M 183
1102 «Таврия Нова» 184
1103 «Славута» 186

АЗЛК/ИЖ
412 187

АЗЛК
2141 188

Внедорожники

Chevrolet
Blazer III 190
Tahoe/Suburban 192

Honda
HR-V 193
CR-V I 194

Jeep
Wrangler YJ 196
Cherokee II 197
Grand Cherokee I 198

Kia
Sportage I 199

Land Rover
Freelander I 200
Discovery I 201

Mercedes
G-Klasse 202

Mitsubishi
Pajero II 204

Nissan
Terrano I 206
Patrol (Y60) 207

Opel
Frontera (A) 208

Subaru
Forester I 209

Suzuki
Grand Vitara I 210
Vitara 212

Toyota
4Runner II 213
RAV-4 I 214
Land Cruiser 80 216

ВАЗ
2121 «Нива»/ 21213 «Тайга» 217

УАЗ
469/3151 218

Минивены/ Компактвены

Dodge
Caravan II 220

Citroën
Xsara Picasso 221

Honda
Stream 222
Shuttle/Odyssey I 223

Mercedes
A-Klasse (W168) 224

Mitsubishi
Space Wagon III 225

Opel
Zafira I 226
Sintra 227

Peugeot
806 228

Renault
Megane Scenic 229
Espace II 230

Toyota
Previa I 231

VW
Sharan I 232

Спортивные

Mazda
MX6 234

Honda
Prelude 235

Mitsubishi
Eclipse (1G) 236
Eclipse (2G) 237

Opel
Calibra 238

Toyota
Celica (ST200) 239

VW
Corrado 240

Таблицы

Технические характеристики и стоимость запчастей 242
Таблицы перевода величин 306



Это полезно знать

стр. 6–32



Подержанный



Раньше в кредит можно было купить только новую машину. Сегодня уже есть выгодные кредитные схемы и для тех, кто хотел бы приобрести подержанный автомобиль.

Такие кредиты теперь предоставляют многие банки. Но при этом существует ряд ограничений.

Ограничения

Почти все опрошенные нами банки предоставляют кредит, только если машина приобретается через автосалон, в котором действует программа Trade-in (обмен старого автомобиля на новый с доплатой). Не все банки могут выдать кредит и при покупке подержанного авто у частного лица. Еще одно серьезное ограничение – возраст (иногда еще и пробег) автомобиля. Ряд банков кредитует только покупку машины в возрасте до 3 лет, некоторые дают возможность приобрести 5–7-летнюю машину при условии, что это иномарка. Впрочем, у лидера рынка кредитования автомобилей – ПриватБанка ограничений куда меньше. Например, здесь можно получить кредиты на покупку иномарок возрастом до 10 лет включительно, а авто производства стран СНГ – до 5 лет. При этом срок кредита на иномарки – до 5 лет, на отечественные машины – до 3 лет.

Иногда оговаривается также максимальный пробег; для отечественных машин эта цифра в среднем составляет 50 тыс., для импортных – 100 тыс. км. Впрочем, в каждом конкретном случае условия могут и пересмотреть, в том числе в сторону смягчения.

Максимальный срок предоставления кредита в разных банках – от 1 до 7 лет. В некоторых случаях применяется система подсчета, при которой срок кредита и возраст машины в сумме не должны превышать определенное количество лет. Например, по условиям ПриватБанка, возраст автомобилей Mercedes и BMW до окончания кредитования не должен составлять более 15 лет. То есть если вы берете в кредит автомобили этих марок в возрасте двенадцати лет, то максимальный срок кредита для них – 3 года.

К разряду ограничений можно отнести и возраст желающих взять кредит – пенсионерам его не дадут. Но это правило обычно действует и при покупке новой машины.

Деньги

Кредит на приобретение нового автомобиля многие банки сейчас предоставляют без первого взноса. На «бэушные» авто это правило не распространяется. Потенциальному покупателю придется уплатить самому от 15 до 50% стоимости машины, в ПриватБанке – 20%. Причем определяют реальную стоимость автомобиля непосредственно в отделении банка. В список расходов, кроме традиционной регистрации, нужно включить страховку – КАСКО и гражданской ответственности перед третьими лицами, а также комиссию банка, плату за внесение купленного авто в реестр залогового имущества и т. д. Впрочем, если денег на все это не хватает, очень выгодными выглядят кредитные условия ПриватБанка по программе «все включено», которая подразумевает кредит на страховку КАСКО и другие сопутствующие расходы.

Ставки за пользование для покупки подержанных автомобилей во многих банках выше, чем для приобретения новых. Но на ПриватБанк это правило не распространяется – за займ в долларах клиенту придется платить всего 10,08%, в евро – 9%, гривнях – 14,04% в год.



За 15 минут сотрудники банка решат, могут ли они предоставить вам кредит.

Необходимые документы

Физическим лицам, не являющимся частными предпринимателями, при оформлении кредита потребуется предъявить паспорт, справку о присвоении идентификационного кода, справку с места работы (форма № 3) о полученных доходах за последние 6 месяцев и занимаемой должности, счет-фактуру (если машина приобретается в салоне) или копию постоянного техпаспорта авто, оформленного на продавца (при покупке автомобиля с рук). Кроме того, некоторые банки требуют копию трудовой книжки заемщика. Иногда в список необходимых доку-

– в кредит!



На авторынок можно прийти, не имея на руках денег, но с сертификатом от банка о его согласии предоставить вам кредит.

ментов входят справка из психоневрологического учреждения о состоянии здоровья кредитополучателя, водительское удостоверение, талон предупреждений, копии документов, подтверждающих право собственности на недвижимость или другое имущество заемщика (при наличии). В ряде банков от кредитополучателя потребуют свидетельство о браке, если таковое имеется, и письменное разрешение супруга (супруги) на покупку автомобиля в кредит.

Для физлиц – частных предпринимателей в список необходимых документов входят еще и свидетельство о регистрации предпринимателя, декларация о доходах за последние 1-2 квартала, справка о виде уплачиваемого налога (единый, фиксированный и др.), книга учета доходов и расходов, налоговая форма 4ОПП, справка об отсутствии задолженности перед бюджетом.

Впрочем, для того, чтобы банк дал согласие на выдачу кредита, можно не спешить предоставлять указанные документы. В ПриватБанке действует новая программа «Автофранчайзинг», согласно которой решение о выдаче кредита принимается только на основе опроса потенциального заемщика, причем на это потребуется не больше 15 минут. Например, человек захотел купить машину стоимостью $15 тыс., но ему не хватает $10 тыс. Он заходит в отделение банка, даже не имея с собой никаких документов, и через 15 минут получает ответ, возможно ли получение кредита на такую сумму. Более того, банковские работники выдают потенциальному заемщику сертификат, в котором указано согласие банка выдать требуемую сумму. Имея на руках такой сертификат, покупатель может договориться о покупке подержанного автомобиля как в автосалоне, так и с любым частным лицом.

Итого

В целом покупка подержанного автомобиля в кредит сейчас практически не отличается от покупки нового автомобиля в кредит и также доступна всем желающим. Особенно с новой программой покупки подержанных и новых машин от ПриватБанка.



Максимальный возраст автомобиля производства стран СНГ, на покупку которого можно взять кредит, – 5 лет.

Реклама

надійний партнер
ПриватБанк
"Розрахунковий центр",
пр. Перемоги, 65,
Тел.: (044) 422-5126, 599-6263
458-4455

вул. Івана Федорова, 10
Тел.: (044) 239-23-15

вул. Костельна, 11 Тел.: (044) 270-70-93
Ⓜ Майдан Незалежності

вул. Пирогова, 2, к139,152,153
Тел.: (044) 234-55-59, 235-94-54 Ⓜ Університет

пр-т Героїв Сталінграда, 20-Б
Тел.: (044) 426-68-09

вул. Драйзера, 4 Тел.: (044) 501-39-13

вул. Декабристів, 3 Тел.: (044) 459-72-47

вул. Гната Юри, 7 Тел.: (044) 501-10-86

Ліц. №22 від 19.03.1992 р.

На авто не старіше 10 років
(на день видачі кредиту)
Кредит на 5 років -
1-й внесок 20%
10% річних у USD

АВТОАЙЛЕНД
Київ, бул. Івана Лепсе, 10, тел. (044) 496-2135 (багатокан.), (067) 444-2253 (цілодоб.)

комісійні автомобілі
Щоденне поповнення авто
Послуги комісійного майданчика
ЗАВЖДИ ВИГІДНИЙ КРЕДИТ

2007 рік
Ціна від 27425 у.о.
Щомісячний платіж від 498.73 у.о.

2007 рік
Ціна від 20195 у.о.
Щомісячний платіж від 367 у.о.

Обмін · Викуп

Продаж • Кредит • Trade-in • Прийом на комісію • Передпродажна підготовка



Минимум риска

Каждому хочется ездить на новой машине, но, увы, многим приходится довольствоваться подержанной. Как выгоднее купить такой автомобиль и свести к минимуму риск приобретения укатанного экземпляра?

Точно и объективно диагностировать состояние подержанного автомобиля может только группа квалифицированных независимых специалистов. Однако если вы хотите немного сэкономить, представьте на их суд уже «отфильтрованные» машины – такие, у которых могут быть лишь скрытые дефекты. Большинство же явных можно определить и своими силами – сначала путем осмотра, затем – испытанием машины на ходу. Сегодня мы поговорим о первом этапе отбора.

Снаружи

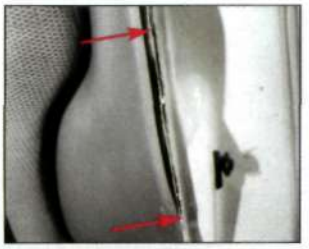
Начинать диагностировать автомобиль следует с кузова – самой дорогой его части. Важно, чтобы машина при этом была сухой и чистой. Внимательный осмотр лакокрасочного покрытия – первый этап обследования.

Неровные блики, изломы отраженных линий, следы наждачной шкурки под слоем краски сразу бросаются в глаза. Тщательно сравните оттенки деталей, расположенных рядом: при кустарном ремонте стопроцентное попадание в цвет – большая редкость. Труднее заметить точечные вкрапления пыли в слой краски или лака. Эти маленькие неудалимые «кратеры» – непременный спутник практически любой незаводской «малярки». На иномарках зазоры между кузовными деталями должны быть одинаковой ширины, если нет – значит, их демонтировали для рихтовки или замены. А вот у отечественных даже новых зазоры могут быть разные – таково качество машин.

Решая купить автомобиль, помните, что когда-то помятое крыло или дверь – не повод отказываться от машины. Главное, чтобы ремонт был произведен по всем правилам, поскольку некачественная работа рано или поздно станет причиной коррозии, а может вызвать и нарушение геометрии кузова. Исправление подобных «ошибок» порой дороже самого автомобиля.



Содрана краска на болтах – заводскую деталь «подгоняли» к заменяемой соседней.



Неровный стык кузовных деталей под уплотнителем подтвердит подозрения: крыло или его часть заменяли.

Под капотом

Знакомство с подкапотным пространством поможет выявить повреждения кузова в ДТП. Здесь краска на деталях, в отличие от наружных поверхностей, может быть матовой, но должна быть нанесена равномерно, без видимых брызг, капель, неокрашенных мест. Выступающий кантик герметика на иномарках должен быть одинаковой ширины и толщины на всем протяжении стыка деталей, сварочные соединения – в виде аккуратных точек, оставленных клещами контактной сварки. Если это не так – значит, машина получила фронтальный удар и ее ремонтировали. Иногда, чтобы скрыть следы демонтажа деталей «передка», моторный отсек щедро обрабатывают антикором – такие машины следует осматривать особенно тщательно.

Мало что даст внешний осмотр двигателя, гораздо полезнее внимательно его послушать. Звук исправного мотора на холостом ходу – равномерный, ритмичный, без бессистемных призвуков. Колебания оборотов, вибрация, стуки, скрипы, свист как правило указывают на неисправности и требуют диагностики.



Состояние двигателя лучше всего оценит мастер со специальным оборудованием.



Свидетельство отношения владельца к машине – состояние воздушного фильтра, для маскировки его могут перевернуть.

Игорь Широкун Фото Андрея Яцутка

Изнутри



Стертость накладок педалей по углам обычно становится заметной к 70–100 тыс. км пробега.

Дефекты в салоне может обнаружить даже неопытный водитель. Замки дверей должны легко открываться и закрываться, заедание обычно легко устраняется регулировкой механизмов, реже – недешевой заменой разболтанных навесов (прежде всего, водительская дверь).

Засаленная обивка сидений, руля и рукоятки рычага КП, пыльный поцарапанный пластик – признаки не только большого пробега, но и того, что и к более важным элементам автомобиля драйвер относился равнодушно. Посидев за рулем, не поленитесь пересесть в правое кресло – так будет легче оценить износ водительского сиденья, более продавленного на «бывалых» машинах. Кстати, этот показатель иногда точнее продемонстрирует реальный пробег машины, чем состояние обивки сидений. Ведь весь срок эксплуатации они могли быть прикрыты чехлами. Находчивые продавцы дорогих машин иногда перед продажей заменяют на новые стертые накладки педалей, руль, «набалдашник» коробки передач, поэтому учтите, что все детали салона по возрасту должны соответствовать друг другу.

Не стоит полностью доверять показаниям одометра – многие научились скручивать не только механические, но и электронные счетчики пробега. Более точным индикатором могут послужить тормозные диски – довольно дорогие детали, которые, как правило, выхаживают три-четыре срока службы тормозных колодок, а это около 100 тыс. км. Новые диски на автомобиле с пробегом значительно меньшим этой цифры должны вызвать подозрение.



Износ замков дверей компенсируется регулировкой – но только в том случае, если не разболтаны навесы.



Сравнивая износ водительского и пассажирского сидений, можно косвенно судить о реальном пробеге машины.

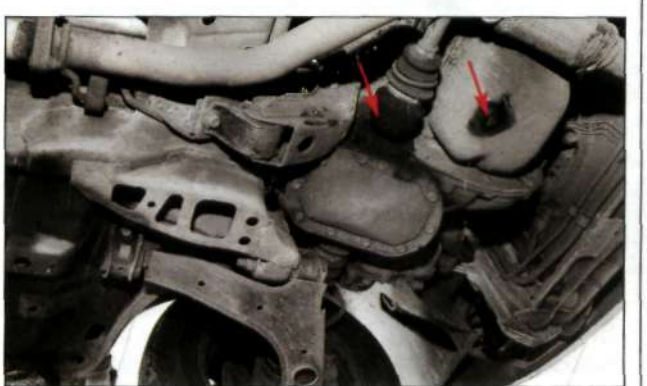
Снизу

Осмотр подержанного автомобиля снизу обязателен – это поможет оценить состояние кузова, ходовой части, силового агрегата и трансмиссии. Слой защитной мастики должен быть ровным, без отслоений. «Морщины» от ударов на лонжеронах и других несущих конструкциях замаскировать труднее, чем следы повреждений на поверхности кузова. Их нужно осматривать, сравнивая попарно – с левой и правой сторон машины. Возможные следы коррозии также должны быть симметричны относительно продольной оси автомобиля, в противном случае в районе очага ржавчины нужно искать другие следы ДТП. Свежий антикор на днище может скрывать следы сварки или коррозию. Свежевымытый двигатель может свидетельствовать о серьезных утечках – лучше, если исследуемый мотор покрыт старой нежирной пылью. Следы герметика на стыках корпусных деталей агрегатов обычно подтверждают то, что их разбирали для серьезного ремонта. Неновый двигатель вполне может быть слегка замасленным. Однако обильное «потение» в районе стыков агрегатов – свидетельство изношенных сальников коленчатого вала и валов КП, поменять которые стоит недешево.



Такие повреждения автомобиль получает при неаккуратной эксплуатации на плохих дорогах.

Значительных средств требует и замена амортизаторов, поэтому если они темные от вытекающей жидкости, можно смело торговаться. Протектор покрышек должен быть изношен равномерно, в противном случае есть основания полагать, что нарушена геометрия кузова или изношены детали подвески.



Утечку масла из-под сливной пробки легко устранить; хуже, если агрегаты «потеют» в районе выхода валов и стыковки друг с другом – замена сальников и прокладок недешева.

Реклама

GOODYEAR
MICHELIN
DUNLOP
YOKOHAMA
nokian TYRES
Barum
MATADOR

044/ 430-1136, 430-4617, 258-9933, zerhi@cyfra.net

ЗЕРХІ

ШИНИ
ДИСКИ
рихтовка дисків
шиномонтаж

На рынке корову

Герой детского стишка Сергея Михалкова, рекламируя корову, так расхваливал ее, что даже хозяин поверил ему и передумал расставаться со своей Буренкой. А что делать автомобилисту, чтобы выручить за машину как можно большую сумму и при этом не обмануть нового владельца?



Подготовительный процесс

Продажа начинается задолго до того, как вы вступите в торг с покупателем, – к тому времени нужно проделать некоторую работу. На положительное впечатление о машине влияют и сопутствующие обстоятельства. Например, покупателю понравится, что автомобиль был для вас чем-то большим, чем бездушной железкой.



Убедить его в этом помогут некоторые документы – например, бережно хранимый договор купли-продажи, чеки с СТО, где вы обслуживались, талоны техосмотра, «Бортовой журнал» с записью проведенных ремонтов и купленных запчастей. Немецкая (голландская, французская и т. п.) сервисная книжка будет доказательством того, что машина приехала из Европы, а значит – лучше аналогичных «соотечественников». Естественно, обо всех упомянутых бумагах следует позаботиться заранее. Если машину будут осматривать на месте ее стоянки, хорошо, чтобы оно не было захламленным, с пятнами масла на земле или на полу гаража.

Не очень жирна, но хороший удой

Труднее всего, пожалуй, определить, какие из технических недостатков нужно устранить, а какие – «передать» покупателю. Ведь ремонт может стоить немалых денег. Безусловно, исправными должны быть рулевое управление и тормоза. (Хотя под необходимостью скорой замены колодок некоторые скрывают более серьезные дефекты.) Если ремонт подвески на фоне продажной цены автомобиля недорог, лучше «перебрать» и ее – обычно это одна из систем, на которую покупатели обращают особое внимание. Если же сумма затрат на ходовую предполагается немалая, можно заменить в ней только те детали, износ которых провоцирует шум во время движения и явно отражается на поведении машины.

Двигатель и прочие узлы должны быть чистыми. Свежевымытый агрегат обычно вызывает подозрения, а вот слой сухой пыли на исправном узле – отнюдь не «криминал». Устранение течей системы охлаждения часто сводится к замене хомутов (0,5–3,5 грн.) или шлангов (от 5 грн.), так что стоит проделать и эту работу. Положительно характеризуют автомобиль и его владельца заполненные согласно инструкции бачки – с тормозной жидкостью (7–30 грн.), антифризом (от 7 грн.), жидкостью омывателя (8–15 грн.) и гидроусилителя руля (от 30 грн.). Для долива как правило хватает одной упаковки минимального объема, цена которой и указана в скобках.



Обращаться к профессиональным полировщикам стоит, если машина дорогая.

Корова, гляди, не корова, а клад!

Главный фактор, определяющий цену подержанного автомобиля и его «ликвидность», – внешний вид. Поэтому обязательно следует привести его в порядок (мы не имеем в виду полировку кузова (200–700 грн.), которая разительно преображает внешность машин с лакокрасочным покрытием, «затертым» во время моек и поездок на природу. Недорогое авто можно самостоятельно натереть восковой полиролью (40–60 грн.). Не следует полировать те поверхности, на которых есть вмятины или следы ремонта (особенно, если кузов темный), – неровные блики только подчеркнут дефекты.



Замените детали-расходники подвески – покупатель уделяет проверке ходовой особое внимание.

О том, что машину берегли, свидетельствуют идеально чистые салон (в том числе «бардачок» и пепельницы) и багажник, хотя полную химчистку интерьера (150–500 грн.) стоит заказывать только для дорогих машин. Стекла составляют большую часть кузова; блестящие и прозрачные, они делают машину нарядной. Поэтому все окна должны быть чисто вымыты (с обеих сторон!) и желательно натерты специальной полиролью, придающей блеск и скрывающей мелкие царапины и сколы (20–120 грн.).

старик продавал...

Торг уместен

От поведения продавца во время встречи с покупателем часто зависит ее исход: у открытого, улыбчивого и приветливого человека автомобиль купят быстрее, чем у мрачного и грубого. Поэтому вы должны понравиться потенциальному покупателю. При этом не стоит заискивать перед каждым пришедшим – держитесь уверенно. Выгодно создать впечатление, что данный покупатель – всего лишь один из многих, но вам очень хочется пристроить свою любимую машину в надежные руки, а не отдать первому встречному – хоть даже и за большие деньги.



Идет покупатель с тугим кошельком...

Показывая свой товар, владелец должен провести его своеобразную презентацию, ведь покупатель осмотрит уйму машин и надо, чтобы именно ваша запомнилась ему с положительной стороны. Молчать во время осмотра нельзя. Нужно рассказать о преимуществах данной модели перед автомобилями других марок, а также об условиях ее эксплуатации, проведенных ремонтах, новых фирменных деталях, специализированной СТО, где она обслуживалась. Говорить следует не спеша, вспоминая то об одном, то о другом факте «автобиографии» по мере того, как покупатель будет переходить от осмотра одного узла к другому. Но и чрезмерно расхваливать машину не стоит – нужно, чтобы покупатель сам пришел к мысли, что автомобиль весьма неплох (для чего вы и проделали некоторые подготовительные операции).

Торговаться можно и нужно (конечно, если вы выставили начальную цену с соответствующей надбавкой), настаивая на том, что для своего возраста машина пребывает в неплохом состоянии. Но если покупатель, заметив дефекты, начнет слишком уж рьяно требовать скидки за каждый из них, можно сказать, что все недостатки уже учтены при составлении цены, которая намного отличается от стоимости новой безупречной машины.

А много ль корова дает молока?

Во время пробной поездки постарайтесь сразу дать покупателю положительные эмоции от непосредственного знакомства с данным экземпляром. Поэтому сначала сядьте за руль сами и ведите машину так, чтобы подчеркнуть ее достоинства (ведь вы их хорошо знаете): избегайте резких маневров или участков дорог, где, скажем, проявятся недостатки изношенной подвески. Или напротив, подтвердите ее отличное состояние, бесшумно преодолев внушительных размеров яму. Не стоит перекручивать двигатель, резко тормозить и энергично перестраиваться, демонстрируя динамические возможности своей «ласточки» – ведь покупатель может подумать, что вы так ездите всегда, и не захочет покупать автомобиль, угробленный доморощенным «шумахером».

Если покупатель пожелает поехать для диагностики на СТО или привести с собой специалиста, не возражайте. Но если вам есть что скрывать, сошлитесь на то, что такой осмотр занимает много времени, а у вас через полчаса назначена встреча со следующим покупателем.



За диагностику машины на СТО должен платить покупатель – ведь это его инициатива.

Расстанемся друзьями

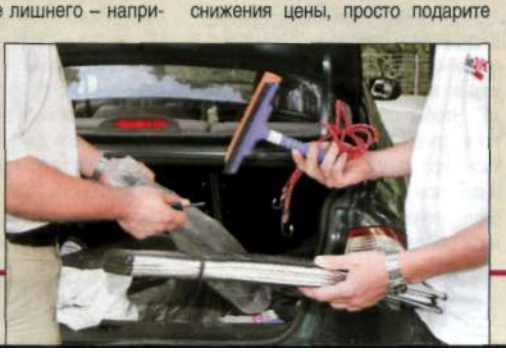
То, что вы передали машину новому владельцу, а он рассчитался с вами, еще не значит, что вы никогда не увидитесь. Стоит сохранить с ним хорошие отношения – хотя бы потому, что согласно Гражданскому кодексу Украины он может потребовать возврата денег из-за того, что в машине обнаружен дефект, наличие которого вы умышленно скрыли.

Не продавайте автомобиль с рассрочкой платежа – почти наверняка условия вашего договора не будут выполнены. В пылу торгов не говорите лишнего – например, не обещайте покупателю помогать с ремонтом машины. Не для того ли вы продаете старую машину, чтобы избавиться от хлопот с ремонтами?

Будьте доброжелательны до конца, уже после расчета напомните новому владельцу вашей машины о необходимости скорой замены масла или тормозных колодок, пожелайте приятных поездок. Если у вас был запас деталей или каких-то аксессуаров к продаваемому автомобилю и вы не отдали их при торге в качестве аргумента против снижения цены, просто подарите что-нибудь из них новому владельцу. Человеку будет приятно, а ваша кладовка освободится от хлама.



Дополнительные аксессуары не всегда влияют на цену машины, но помогают достичь взаимопонимания.



Да мы молока не видали пока...

Нередко бывает, что после совершения сделки покупатель звонит продавцу с вопросами – об автомобиле, месте приобретения запчастей и т. п. Старайтесь вежливо отвечать на эти звонки, даже если это жалобы на отказы и поломки – почему бы просто по-человечески не помочь собрату-автолюбителю, который решает те проблемы, которые еще недавно были вашими?

Берегись жуликов

1 Если продаваемая машина хранится под окнами, на время продажи определите ее на охраняемую стоянку: под видом покупателей осматривать ее (а точнее – замки и сигнализацию) могут профессиональные автоворы.

2 Не соглашайтесь на предложение покупателя ехать для диагностики автомобиля «на гараж к приятелю» или в отдаленные загородные СТО – так можно лишиться не только машины, но и жизни. Лучше договариваться об осмотре машины на нейтральной территории.

3 Даже если покупатель внушает доверие, организуйте расчет с ним через банк, кассиры которого проверят и профессионально пересчитают купюры. Не отдавайте в чужие руки пачку денег после того, как их пересчитали, – банкноты могут подменить.

4 Пригласите на сделку надежного товарища – он станет не только вашей защитой на случай встречи со злоумышленниками, но и свидетелем передачи денег, ключей и документов на машину.

Рисунки Татьяны Кудиненко

Игорь Широкун
Фото Андрея Яцуляка

Как быстро и дорого продать своего «коня»

Каждый продавец подержанной машины стремится получить за нее как можно больше денег, причем в самый короткий срок. Рассмотрим способы, как лучше всего избавиться от своего надоевшего транспортного средства?



1 Продавать машину лично на авторынке. Такой метод на первый взгляд кажется наиболее простым, но не всегда приемлемым. Ведь авторынки работают только в больших городах, да и то не ежедневно. Поэтому приходится дожидаться «базарных дней» (обычно субботы или воскресенья), а если продать машину в эти дни не удалось – ждать следующих или «гнать» ее в другой город. Каждый заезд на рынок стоит денег, а потраченное время (особенно законные выходные) – тем более. Как правило, человеку, который привык заниматься совсем другими делами, такое времяпрепровождение быстро надоедает, и уже в следующие выходные он снижает цену, чтобы ускорить продажу машины, или же «сдает» ее перекупщикам, которые ждут подобных «клиентов» прямо на рынке. Впрочем, для любителей поторговаться, потусоваться и показать себя вариант продажи автомобиля на рынке оптимален. Но мы ведь ставили цель быстро продать машину, не так ли?

2 Повесить объявление о продаже машины на ее стекло. Среди плюсов такого вида маркетинга – покупатель сразу видит товар. Но если потенциальный клиент заметил табличку на ходу – ему придется либо проводить автомобиль взглядом, либо догонять, нарушая все правила дорожного движения и водительского этикета. Первое знакомство не всегда приводит к «любви с первого взгляда» – автомобиль может быть грязным и в данном ракурсе выглядеть непривлекательно. Ведь поддерживать в идеальном состоянии машину «на ходу» намного труднее, чем однажды сделать ей предпродажную подготовку перед выездом на базар. Итак, подобный метод может ускорить продажу, но не всегда приносит выгоду.



3 Рассказать о намерении продать машину всем знакомым и незнакомым. Вариант довольно рискованный. Ведь случись купить вашу «развалюху» хорошему другу, и после нескольких ее ремонтов он может превратиться в настоящего врага. Такая вероятность существует, даже если в ваших руках машина просила только бензина. Кроме того, информация о продаже автомобиля может попасть к нечистым на руку личностям – следует остерегаться «наводок» на вас с целью грабежа. Так что этот вариант не проходит.



4 Поменять свою старую машину на новую с доплатой в одном из автосалонов (Trade-in). Хороший вариант, требующий минимальных затрат времени. Но вот с выгодной ценой в этом случае не получится. Автосалоны, перестраховываясь от возможного риска не продать вашу машину по рыночной стоимости, предложат вам за нее куда менее привлекательную сумму (разница может доходить до 10–20%). А если машина «неходовая», то автосалон ее не выкупит, а поставит на комиссионную площадку. И новую не выдаст, пока кто-то не заберет старую. Кроме того, данный вид услуг не до конца урегулирован законодательно, да и на практике пока все выглядит не так привлекательно, как должно быть в цивилизованной стране. Итак, данный вид продажи оставим на потом.



5 Дать объявление о продаже машины в газету – эффективный способ. Но выбирать для этого местную многотиражку или бесплатное рекламное издание, которыми набивают почтовый ящик, – выброшенные на ветер деньги. Ведь читают их пенсионеры, домохозяйки, сторожа – кто угодно, но только не те, кто подыскивает себе автомобиль. При выборе газеты для размещения рекламы о своей машине следует использовать «принцип рыбака» – где больше рыбаков, там чаще клюет. Иначе говоря, объявление нужно поместить в специализированное издание по продаже автомобилей. С этой точки зрения газета «Автобазар» – самое «рыбное место». Ведь этот крупнейший каталог объявлений выходит на пяти сотнях (!) страниц, на каждой из которых потенциальный покупатель находит десятки вариантов. Причем информацию о машине примут даже в субботу, а уже во вторник она появится в газете. Чтобы объявление не затерялось среди других, лучше разместить его с фотографией вашего авто, причем размером побольше (хоть это и немного дороже), поставить реальную цену (конечно, с запасом для торга) и не забыть рассказать обо всех достоинствах машины. Покупатели будут звонить целую неделю, пока «Автобазар» в продаже (не раз проверено!). В зависимости от марки автомобиля и цены из нескольких десятков претендентов непременно найдется тот единственный, который с удовольствием и без промедления заплатит за вашу машину необходимую сумму. То есть в данном случае задача быстро, без особых затрат времени и усилий, да еще и максимально выгодно продать автомобиль может считаться выполненной.



Две радости автомобилиста

Говорят, автомобилист бывает счастлив два раза: первый - когда покупает машину, и второй - когда ее продает. В этом материале мы расскажем, как правильно, максимально быстро и с минимальными расходами оформить покупку автомобиля и его продажу.

Продаем машину

Решив расстаться со своим автомобилем автовладелец едет на авторынок или же дает объявление о продаже в специализированное издание. Найдя покупателя, он должен сначала снять машину с учета, на что потребуется потратить почти целый день и определенную сумму денег – около 75 грн. Если автомобиль нужно продать срочно, то снять его с учета можно заранее. Эта процедура проводится в МРЭО по месту регистрации автомобиля.

При снятии с учета автовладелец в обязательном порядке сначала должен пройти экспертную проверку номеров кузова и двигателя и предъявить квитанции об уплате транспортного сбора за последние два года. После чего сотрудники МРЭО выдадут ему транзитные номерные знаки сроком на 3 месяца. Если за этот период машину продать не удастся, придется опять ставить машину на учет. В дополнение к номерам в действующем техническом паспорте автомобиля делается отметка «Транспортное средство снято с учета для продажи на территории Украины». Если документ бумажный, печать ставят на нем, если ламинированный – его разрезают и на внутренней стороне делают аналогичную отметку. В пластиковых лишь отрезается уголок документа и в дополнение выдается карточка с отметкой о снятии с учета (в этом случае документы действительны в комплекте).

Порядок действий при снятии авто с учета

Подача заявления на снятие с учета.

Оплата всех необходимых квитанций.

Сверка номерных агрегатов и получение результатов экспертизы с печатью и подписью эксперта.

Предъявление паспорта (для доверенных лиц нотариально *заверенная доверенность с правом продажи*), результатов экспертизы и номерных знаков государственного образца.

Отметка в техпаспорте (закрепляющая право продажи на территории Украины).

Получение транзитных номерных знаков и техпаспорта с отметкой.

Что необходимо для снятия автомобиля с учета:

- Автомобиль
- Свидетельство о регистрации ТС
- Государственные номерные знаки
- Личный паспорт владельца
- Идентификационный код
- Квитанции об уплате всех необходимых для снятия с учета платежей

Найдя покупателя, необходимо оформить на товарной бирже договор купли-продажи (средняя стоимость 100 грн.) или справку-счет в комиссионном магазине. Биржи, как правило, расположены рядом с МРЭО. При оформлении данного договора продавец должен заплатить налог с дохода от продажи авто – 15% от указанной в договоре суммы, при оформлении на бирже она может быть любой. Пакет документов в этом случае минимален – необходимы лишь паспорта продавца и покупателя, идентификационный код продавца и техпаспорт на автомобиль. При оформлении в комиссионном магазине документы потребуются те же, что и на бирже, а вот стоимость справки-счета колеблется в зависимости от транспортного средства (марки, года выпуска и состояния), но все же она будет выше, чем на бирже.

Один из вариантов – оформление договора купли-продажи у государственного или частного нотариуса. Но это невыгодно. Во-первых, оформление договора более чем в два раза превышает стоимость аналогичного на бирже, во-вторых, у нотариуса необходимо оформить акт оценки стоимости ТС, получить согласие супруги (супруга) и заплатить пошлину 1%, от суммы, указанной в оценочном акте. Большинство всех продаж подержанных автомобилей проводится именно через биржу. Все вышеперечисленные документы имеют одинаковую юридическую силу и в дальнейшем являются основанием для постановки автомобиля на учет.



Стоимость снятия автомобиля с учета (в грн.)*

Компьютерные услуги –	16,00
Осмотр ТС –	7,50
Оформление регистрационных документов –	1,40
Проведение проверки по базам данных –	19,44
Транзитные номерные знаки –	31,20

** Цены указаны по состоянию на 07.02.2007 г. и могут измениться*

Приобретаем машину

Покупая машину, будущий владелец столкнется с большими трудностями, чем нынешний хозяин при ее продаже. Выбрав понравившийся автомобиль, необходимо проверить его техническое состояние и выяснить в МРЭО по имеющимся базам данных ГАИ, не числится ли машина в угоне, не разыскивается ли Интерполом, все ли номера агрегатов принадлежат данному транспортному средству, не наложен ли на него арест и не является ли автомобиль вещественным доказательством в уголовном деле. Делать это нужно вне зависимости от того, снят автомобиль с учета или нет. Проверять машину можно самостоятельно без хозяина, предварительно переписав данные из техпаспорта и сообщив их работникам МРЭО.

Если выбранный автомобиль с учета еще не снят, необходимо провести сверку номеров кузова вместе с продавцом. Известны случаи, когда под видом снятых с учета авто продавались нерастаможенные или украденные машины с поддельными техпаспортами и «левыми» транзитными номерами. В результате чего новоиспеченные владельцы получали автомобиль, который невозможно эксплуатировать.

Порядок действий при постановке авто на учет

Подача заявления на регистрацию автомобиля.

↓

Оплата всех необходимых квитанций.

↓

Предъявление паспорта, документов на автомобиль, транзитных номерных знаков, договора купли-продажи или справки-счета и акта оценочной стоимости автомобиля.

↓

Сверка номерных агрегатов и получение результатов экспертизы с печатью и подписью эксперта.

↓

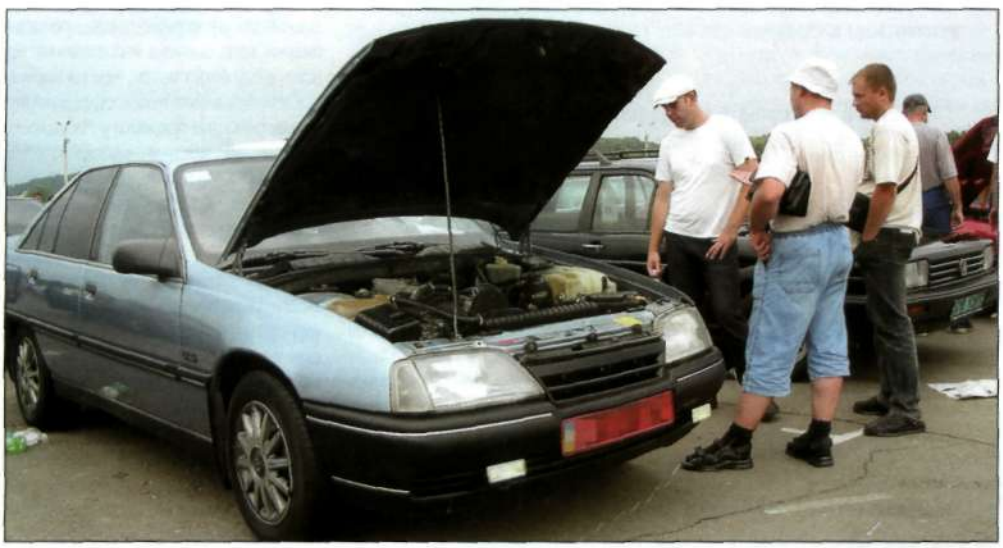
Получение государственных номерных знаков и техпаспорта.

↓

Прохождение технического осмотра и уплата транспортного сбора.

Что необходимо предоставить в МРЭО для постановки на учет:

- Автомобиль
- Свидетельство о регистрации ТС с отметкой о снятии с учета
- Справку-счет или биржевое соглашение
- Транзитные номерные знаки
- Оценку рыночной стоимости
- Личный паспорт владельца
- Идентификационный код и квитанции об уплате всех необходимых для регистрации платежей



Следующим шагом будет оформление договора купли-продажи на бирже, справки-счета в комиссионном магазине или в нотариальной конторе (об этом мы писали выше).

После этих процедур покупатель расстается с продавцом. С этого момента новому владельцу автомобиля независимо от технического состояния в течение 10 дней необходимо поставить автомобиль на учет. Если авто не может самостоятельно передвигаться, для сверки номеров ТС в некоторых МРЭО есть услуга, позволяющая вызвать эксперта-криминалиста к месту нахождения авто. Если же МРЭО данную услугу не предоставляет, то авто придется привезти в регистрационное отделение на эвакуаторе.

Кроме этого, для легковых автомобилей необходимо провести оценку их рыночной стоимости (около 70 грн.). Как правило, ее проводят на некоторых биржах и МРЭО оценщики, имеющие свидетельство на право осуществления данной деятельности, и занесенные в государственный реестр оценщиков. От этой суммы необходимо заплатить 3% в Пенсионный фонд (от уплаты освобождаются лишь инвалиды Великой Отечественной войны I груп-

Реклама

АВТ ОАЙЛЕНД
ТОВ «Авто-Айленд»
Нові та комісійні автомобілі
Послуги комісійного майданчика.
тел. (044) 496-2135
(067) 444-2253
Київ, бул.Івана Лепсе,10
Обмін . Викуп
Продаж • Кредит • Trade-in • Прийом на комісію • Передпродажна підготовка



Стоимость регистрации автомобиля (в грн.)*

Компьютерные услуги ГАИ –	16,00
Ламинирование –	4,50
Осмотр ТС –	7,50
Оформление регистрационных документов –	11,40
Проведение проверки технического состояния ТС –	34,00
Проведение проверки по имеющимся базам данных –	19,44
Регистрация –	7,20
Государственные номерные знаки –	114,37
Пленка для ламинирования –	6,30
Свидетельство о регистрации (ламинированное) –	16,35
Свидетельство о регистрации (пластиковое) –	120,00
Талон ТО –	9,00
Транспортный сбор –	в зависимости от объема мотора
Налог в Пенсионный фонд –	3% от экспертной оценки автомобиля

*Цены указаны по состоянию на 07.02.2007 и могут измениться

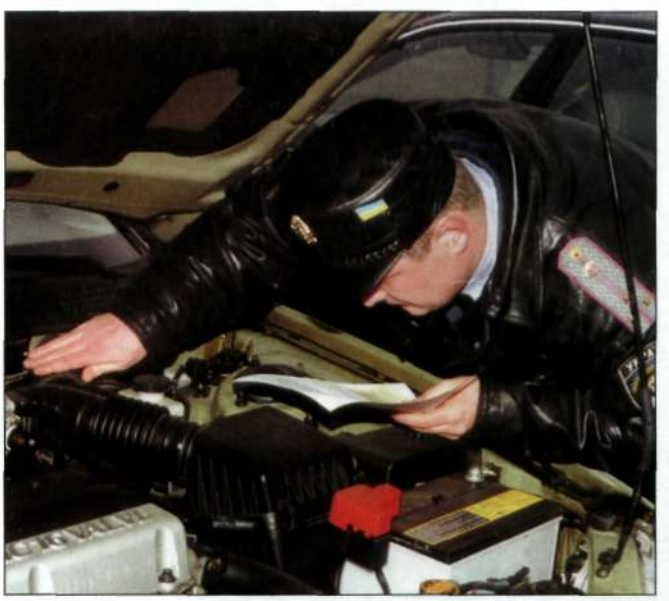
пы). Пытаться сильно занизить стоимость оценки, «договорившись» с экспертом, не стоит: если сумма оценки будет ниже 10% от рыночной стоимости, работники МРЭО могут направить авто на повторную экспертизу, платить за которую придется владельцу.

В случае приобретения автомобиля в другой области и постановки его на учет по месту жительства, машина ставится на временный учет, срок действия которого составляет три месяца. В этот период ГАИ отправляет запрос по месту предыдущей регистрации для уточнения информации, касающейся данного ТС, и лишь после подтверждения автовладелец получит постоянный техпаспорт. Если в течение трех месяцев ответ не придет, временный учет продлевается.

Евгений Сокур
Фото из архива редакции

Ставки налога с владельцев транспортных средств

Транспортные средства	Ставка налога за год, грн. за 100 см куб.
Автомобили легковые с объемом двигателя:	
- до 1000 см куб.	3 грн.
- от 1001 до 1500 см куб.	4 грн.
- от 1501 до 1800 см куб.	5 грн.
- от 1801 до 2500 см куб.	10 грн.
- от 2501 до 3500 см куб.	25 грн.
- от 3501 см куб. и выше	40 грн.
Автомобили грузовые с объемом двигателя:	
- до 8200 см куб.	15 грн.
- от 8201 до 15 000 см куб.	20 грн.
- от 15001 см куб. и выше	25 грн.
Седельные тягачи	15 грн.
Автомобили для перевозки не менее 10 человек, включая водителя	5 грн.
Автомобили специального назначения (кроме пожарных и машин «скорой помощи»)	5 грн.
Мотоциклы (мопеды), велосипеды с двигателем (кроме тех, что имеют объем двигателя до 50 см куб.) с объемом двигателя:	
- до 500 см куб.	3 грн.
- от 501 до 800 см куб.	5 грн.
- от 801 см куб. и более	10 грн.



Реклама



Лекарство от боязни

Нужно ли страховать автомобиль, и какой полис от чего защитит?



Купив машину, каждый человек должен задуматься о возможных неприятных случаях, которые могут произойти с его четырехколесным другом. А их может быть немало – угон, авария, повреждение вандалами, стихийное бедствие и пр. Чтобы максимально обезопасить себя от непредвиденных расходов, последующих за этими неприятностями, во всем мире машины страхуют. Страховка работает по принципу «вклад многих в несчастье отдельных», то есть из нескольких тысяч человек, заплативших небольшую сумму (премию) страховой компании, в неприятности попадают единицы. Пострадавшим выплачиваются деньги (возмещение), собранные с людей, застраховавшихся от определенных неприятностей.

Разбил я, платит страховщик

Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств (ОСГПО) необходимо каждому водителю. Страховой полис защищает владельца машины от непредвиденных затрат, которые могут возникнуть, если он стал виновником ДТП. Другими словами, если владелец данного полиса по неосторожности въехал в чью-то машину, страховая компания обязана заплатить за ремонт чужой машины, а свою придется чинить за свой счет. Максимальная сумма выплаты страховой компании по полису ОСГПО – 25500 грн. по материальному ущербу на каждого пострадавшего и 51000 – по жизни и здоровью. Данное страхование обязательно во всем мире (при выезде за границу оно называется «Зеленой картой»), но в Украине наличие полиса ОСГПО проверяют только при прохождении техосмотра, регистрации машины и при оформлении ДТП (штраф за отсутствие – 17 грн., но на практике работники ГАИ его не взимают). Стоимость данной страховки также зависит от многих факторов и для владельцев легковушек составляет от 60 до 1200 грн. в год (см. таблицу). Предусмотрено три типа полисов ОСГПО. **Первый тип страхует ответственность водителей, которые управляют определенной машиной на законных основаниях, но их фамилии не вписаны в полис.** Этот полис выгоден для тех семей или предприятий, где один автомобиль эксплуатируют несколько человек (они управляют машиной по доверенности или вписаны в техпаспорт). **Второй тип – страхуется ответственность лица, которое на законных основаниях может управлять любым транспортным средством.** Данный тип договора заинтересует человека, который часто ездит на разных автомобилях или меняет их в течение года. И наконец, **третий тип полиса, где указано одно транспортное средство, страхует ответственность одного или нескольких водителей (до пяти), име-**

Минимальные и максимальные тарифы ОСГПО для физических лиц, грн.

Для договоров первого типа (в полисе указывается только автомобиль)

ТС		Нас. пункты до 100 тыс. чел.		Нас. пункты 100–500 тыс. чел.		Нас. пункты 500 тыс.– 1 млн. чел.		Нас. пункты более 1 млн. чел.		г. Киев	
		миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.
Легковые автомобили	До 1600 см куб.	123,97	247,93	198,35	309,92	247,93	371,90	297,52	464,87	371,90	557,85
	1600–2000 см куб.	164,12	328,25	262,60	410,31	328,25	492,37	393,90	615,47	492,37	738,56
	2000–3000 см куб.	242,69	485,39	388,31	606,74	485,39	728,08	582,47	910,10	728,08	1092,12
	3000 см куб. и более	246,19	492,37	393,90	615,47	492,37	738,56	590,85	923,20	738,56	1107,84
Прицепы к легковым автомобилям		47,14	94,28	75,43	117,86	94,28	141,43	113,14	176,78	141,43	212,14
Автобусы с кол-вом мест для сидения	до 20 чел.	530,78	1061,57	849,25	1326,96	1061,57	1592,35	1273,88	1990,44	1592,35	2388,53
	20 чел. и более	625,07	1250,14	1000,11	1562,67	1250,14	1875,20	1500,16	2344,01	1875,20	2812,81
Грузовые автомобили	до 2 тонн	293,33	586,66	469,32	733,32	586,66	879,98	703,99	1099,98	879,98	1319,98
	свыше 2 тонн	324,76	649,51	519,61	811,89	649,51	974,27	779,41	1217,84	974,27	1461,40
Прицепы к грузовым автомобилям		99,52	199,04	159,24	248,81	199,04	298,57	238,85	373,21	298,57	447,85
Мотоциклы	до 300 см куб.	47,14	94,28	75,43	117,86	94,28	141,43	113,14	176,78	141,43	212,14
	300 см куб. и более	94,28	188,57	150,85	235,71	188,57	282,85	226,28	353,57	282,85	424,28

Для договоров второго типа (в полисе указывается Ф.И.О. водителя)

ТС		Стаж более 10 лет		Стаж 3–10 лет		Стаж 1–3 года		Стаж до 1 года	
		миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.
Легковые автомобили	До 1600 см куб.	609,31	886,27	677,01	886,27	677,01	974,90	812,41	1,230,93
	1600–2000 см куб.	609,31	886,27	677,01	886,27	677,01	974,90	812,41	1,230,93
	2000 – 3000 см куб.	609,31	886,27	677,01	886,27	677,01	974,90	812,41	1,230,93
	3000 см куб. и более	609,31	886,27	677,01	886,27	677,01	974,90	812,41	1,230,93
Прицепы к легковым автомобилям		116,68	169,71	129,64	169,71	129,64	186,68	155,57	235,71
Автобусы с кол-вом мест для сидения	До 20 чел.	1547,04	2250,24	1718,94	2250,24	1718,94	2,475,27	2062,72	3125,34
	Более 20 чел.	1547,04	2250,24	1718,94	2250,24	1718,94	2,475,27	2062,72	3125,34
Грузовые автомобили	До 2 тонн	803,77	1169,12	893,08	1169,12	893,08	1286,03	1071,69	1623,78
	Свыше 2 тонн	803,77	1169,12	893,08	1169,12	893,08	1,286,03	1071,69	1,623,78
Прицепы к грузовым автомобилям		246,32	358,28	273,69	358,28	273,69	394,11	328,42	497,61
Мотоциклы	До 300 см куб.	233,35	339,42	259,28	339,42	259,28	373,36	311,14	471,42
	300 см куб. и более	233,35	339,42	259,28	339,42	259,28	373,36	311,14	471,42

Для договоров третьего типа (в полисе указываются Ф.И.О. водителей и данные автомобиля)

ТС		Нас. пункты до 100 тыс. чел.		Нас. пункты 100–500 тыс. чел.		Нас. пункты 500 тыс.– 1 млн. чел.		Нас. пункты более 1 млн. чел.		г. Киев	
		миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.	миним.	максим.
Легковые автомобили	До 1600 см куб.	103,31	247,93	148,76	309,92	185,95	371,90	223,14	464,87	278,92	557,85
	1600–2000 см куб.	136,77	328,25	196,95	410,31	246,19	492,37	295,42	615,47	369,28	738,56
	2000–3000 см куб.	202,25	485,39	291,23	606,74	364,04	728,08	436,85	910,10	546,06	1092,12
	3000 см куб. и более	205,16	492,37	295,42	615,47	369,28	738,56	443,13	923,20	553,92	1107,84
Прицепы к легковым автомобилям		39,29	94,28	56,57	117,86	70,71	141,43	84,86	176,78	106,07	212,14
Автобусы с кол-вом мест для сидения	До 20 чел.	442,32	1061,57	636,94	1,326,96	796,18	1592,35	955,41	1990,44	1194,26	2388,53
	Более 20 чел.	520,89	1250,14	750,08	1562,67	937,60	1875,20	1125,12	2344,01	1406,40	2812,81
Грузовые автомобили	До 2 тонн	244,44	586,66	351,99	733,32	439,99	879,98	527,99	1,099,98	659,99	1,319,98
	Свыше 2 тонн	270,63	649,51	389,71	811,89	487,13	974,27	584,56	1,217,84	730,70	1,461,40
Прицепы к грузовым автомобилям		82,94	199,04	119,43	248,81	149,28	298,57	179,14	373,21	223,92	447,85
Мотоциклы	До 300 см куб.	39,29	94,28	56,57	117,86	70,71	141,43	84,86	176,78	106,07	212,14
	300 см куб. и более	78,57	188,57	113,14	235,71	141,43	282,85	169,71	353,57	212,14	424,28

В таблицах указан минимальный и максимальный платеж, который может быть рассчитан страховой компанией для данного типа ТС и владельца (не учитывается система скидок и начислений бонус – малус). Разница в суммах зависит от коэффициентов, которые закреплены в Законе об ОСГПО № 1961-15 от 20.10.05 в определенных пределах для окончательного расчета тарифа страховщиками. Сегодня для большинства физлиц страховщики применяют минимальный платеж, а для таксистов и водителей маршруток – близкий к максимальному.



ющих право им управлять. В зависимости от типа договора применяются коэффициенты – например, при оформлении полиса второго типа большую роль играет стаж водителя, а при выборе договора третьего типа этот показатель менее существенен. Таким образом, при условии страхования *одного автомобиля и водителя* (договор третьего типа) чаще всего оказывается наиболее доступным, а второго – самым дорогим. Так что выбор полиса зависит от реальных потребностей водителя. Кроме «железа», можно застраховать жизнь и здоровье водителя и пассажиров, находящихся в автомобиле (ОСГПО защитит их не во всех случаях). Если такой страховой документ есть, то страховщик в случае аварии или другого несчастья, которое стало причиной ухудшения состояния здоровья, оплатит расходы на лечение людей, находившихся в машине. А в случае смерти – выплатит всю страховую сумму. Стоимость такой страховки – 0,2-1,5% от страховой суммы (то есть максимально возможной выплаты), размер которой вы определяете сами.

Зачем в машине каска?

Комплексный полис КАСКО «защищает» от большинства возможных рисков, например, угона, повреждений при ДТП, стихийного бедствия, пожара, противоправных действий третьих лиц и т. д. Застраховаться можно практически от любых неприятностей, и плата за спокойствие тем больше, чем выше опасность оказаться в такой беде. Поэтому риск падения метеорита оценивается в сотые доли процента от стоимости имущества, а попадание в аварию – в 3-4%. Независимо от того, каким образом была повреждена машина и по чьей вине, страховщик обязан выплатить деньги, покрывающие ее восстановление. Конечно, есть и исключения, – например, никто не будет чинить вашу машину, если вы въехали в столб специально или подшофе. Кстати, в каждом договоре страхования указаны (часто – мелким шрифтом) все нюансы: в каких случаях страховая компания обязуется платить возмещение, а в каких – не собирается. Прочитать эти условия (и выдвинуть собственные пожелания) следует еще до покупки полиса, иначе в самый ответственный момент возможны неприятные споры и судебные разбирательства со страховой компанией.

Годовая стоимость страховки КАСКО составляет в среднем 3,5% – 6,5% от стоимости автомобиля, но в некоторых случаях может доходить до 10% и более. Цена полиса зависит от многих факторов – количества рисков (от некоторых можно отказаться, тогда сумма будет меньше), положения страховой компании на рынке (у лидеров тарифы выше), стоимости застрахованного автомобиля, стажа водителя и его готовности за свой счет ремонтировать мелкие повреждения. Так, в страховании существует понятие «франшиза» – это фиксированная сумма, которую владелец полиса в случае наступления страхового случая оплатит из своего кармана. Она может равняться нулю, 1–5% (при ДТП) или 25% (при угоне) стоимости автомобиля. Однако чем меньше сумма оговоренной заранее франшизы, тем дороже будет стоить полис КАСКО. При этом страховать подержанные автомобили старше 5 лет по КАСКО невыгодно (выплаты с учетом износа не компенсируют стоимость ремонта при использовании новых запчастей), да и многие страховщики за такие машины не берутся.

Сергей Обережный
Фото из архива «АЦ»

Реклама

НАДІЙНИЙ ЗАХИСТ ВАС ТА ВАШОГО АВТОМОБІЛЯ

Український Страховий Капітал

програма „Без обмеження віку транспортного засобу"- страхування автомобілей, вік яких складає від 7 до 20 років

страхування від нещасного випадку водія та пасажирів

Київ, пр-т Перемоги, 67, 6 поверх, тел. 459-57-38(39,40)
Івано-Франківськ (0342) 53-70-28
Миколаїв (0512) 47-53-36)
Полтава (0532) 61-39-73
Харків (057) 707-84-04

Реклама

АИС полис

СТРАХОВИЙ ЗАХИСТ

оселі
транспорту
бізнесу

Що б не сталося - ми на Вашому боці!

Акціонерне Страхове Товариство "АИС-Поліс"
м. Київ, пров. Балтійський, 20
тел.: (044) 590-09-14, 590-09-15
факс: (044) 590-09-16
www.aispolis.com.ua

Ліцензія Держфінпослуг серія АБ №123951 від 11.03.2005р.

Защищаемся от угонщиков

После приобретения автомобиля в первую очередь нужно позаботиться о его защите от угона. Для решения этой задачи существует много разнообразных средств.



Создатели первых автомобилей не очень заботились об установке каких-либо противоугонных приспособлений. Салон автомобиля не закрывался даже от дождя, не то что от злоумышленников. Замка зажигания тоже не было. Но этот недостаток уже через некоторое время пришлось устранять. В дальнейшем в ходе борьбы конструкторов с угонщиками был создан целый ряд совершенно разных устройств и даже комплексов, задача которых – защитить автомобиль от несанкционированного доступа посторонних лиц и предотвратить его кражу, а некоторых систем – и помочь разыскать угнанную машину. Так, сначала появились штатные средства защиты (дверные замки, замки зажигания и иммобилайзеры). Затем создали множество дополнительных «противоугонок» – механических, электронных и даже с использованием искусственных спутников Земли. Обо всех этих средствах мы и поговорим.

Блокираторы

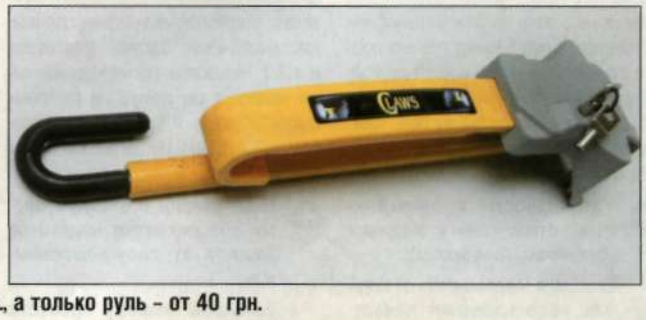
Блокираторы – это механические противоугонные средства, дополняющие штатные замки ➥ *с. 20*

Задачи средств защиты

- **Не пустить постороннего в салон (под капот и в багажник) и не дать ему похитить отдельные детали и имущество.**
- **Помешать запустить двигатель, а если это угонщику удалось – помешать ему уехать.**
- **Помочь найти автомобиль, если его все-таки угнали.**

Механические запоры руля и педалей





Возможность запереть руль и педали обойдется в сумму от 60 грн., а только руль – от 40 грн.

Механические блокировки



дверей и зажигания. Их задача – помешать доступу в определенные места автомобиля (подкапотное пространство и багажник) либо не дать возможности управлять машиной (блокираторы коробки передач и раздаточной коробки, руля и рулевого вала, педалей). Цены на блокираторы существенно различаются в зависимости от фирмы-производителя, модели автомобиля и составляют от 90 до 350 у. е. с установкой. Основные марки – Mul-T-Lock, Bear-Lock, Construct. Есть и дешевые замки рулевого колеса, рулевого колеса и педалей или только педалей отечественных и азиатских производителей стоимостью от 60 гривен.

Разработаны также механические системы, которые посредством встроенного в пневмо- или гидроприводы тормозной системы или сцепления клапана при первом же нажатии на педаль блокируют тормозные механизмы (колеса остаются заторможенными, что исключает дальнейшее движение) или сцепление (оно остается выключенным, поэтому крутящий момент на колеса не передается). Пример – система Technoblock по цене от 850 до 1000 у. е.

Механические блокираторы усложняют угон автомобиля, так как на демонтаж или разрушение запирающих элементов нужно время. Существует мнение, что если на угон автомобиля требуется более 5 минут, то его просто оставляют в покое и ищут другой, менее защищенный.

Механические блокираторы наиболее эффективны в сочетании с автомобильными сигнализациями.

Устойчивость к электронным «отмычкам» угонщиков (сканерам, грабберам);

Высокая надежность в случае использования качественных материалов.

Эти приспособления бесполезны, если машину увозят на эвакуаторе.

Сигнализации

В данную группу входят многочисленные устройства, основная задача которых – известить окружающих и хозяина автомобиля о попытке проникновения в машину. Как правило, они включают в себя электронный блок управления, различные датчики (удара, объема), микровыключатели, подающие сигнал об открывании капота или багажника. Об открывании дверей обычно сигнализируют штатные «концевики» дверей, используемые для включения света в салоне. При попытке несанкционированного доступа срабатывает сирена и мигает аварийная сигнализация (габаритные огни или «поворотники») и подается сообщение на пейджер, который находится у владельца (если сигнализация снабжена функцией обратной связи).

В последнее время сигнализаций в так называемом чистом виде уже практически нет, поскольку в них добавлены различные функции или устройства, задача которых – воспрепятствовать угону. Это иммобилайзеры, блокировки зажигания и стартера. Большинство сигнализаций предоставляют и различные сервисные функции (управление дверными замками, стеклоподъемниками, люком, дистанционный запуск двигателя и т. п.). Наиболее распространенными являются сигнализации торговых марок Pantera, Alligator, Scher-Khan, Sheriff, Black Bug. *Их цена колеблется* от 60 до 1700 у. е.

В сочетании с блокираторами обеспечивают надежную защиту от злоумышленников;

Большой выбор, простота установки.

Недостаточная степень защиты (без дополнительных устройств);

Не препятствуют движению автомобиля (если отсутствуют блокировки различных систем автомобиля).

Электронные «противоугонки»

Электронные противоугонные устройства, называемые иммобилайзерами, не позволяют запустить двигатель без выполнения определенных действий или наличия у сидящего за рулем специального брелока, в который вмонтирован микрочип, генерирующий кодированный сигнал. В случае отсутствия такого сигнала (при несанкционированном доступе в автомобиль) блокируется либо цепь управления стартером, либо цепь зажигания, либо цепь питания электрического бензонасоса. Для этого предусмотрены специальные реле (чаще всего замаскированные под штатные определенного автомобиля). По команде блока управления или после нажатия кнопки на брелоке они разрывают одну из указанных электрических цепей или сразу несколько. В устройствах с так называемыми «метками» или противоразбойными карточками (специальными минипередатчиками, передающими кодированный сигнал), двигатель работает, только если в машине сидит владелец с этой самой «меткой». При попытке силового захвата, когда хозяина выбрасывают из машины, через определенное время (за которое угонщикам удается отъехать на 300–400 м), блок управления иммобилайзером теряет связь с передатчиком и двигатель глохнет. Чтобы снова запустить мотор, необходимо ввести специальный код.

Развитие мобильной связи позволяет реализовать функцию идентификации владельца при помощи его мобильного телефона. В подобных системах используется сигнал, который является индивидуальным для каждого аппарата. Таким образом, система «узнает» хозяина машины и позволяет ему запустить двигатель автомобиля. Но самые «продвинутые» противоугонные системы, например Biocode-Auto, Woodoo, используют биометрическую идентификацию. Это не что иное, как применение отпечат-

«Дедовские» методы

По мнению некоторых угонщиков, снижают интерес к автомобилю различные нестандартные, в том числе и самодельные, противоугонные системы. В 70–80-е годы прошлого столетия «умельцы» устанавливали заслонки, перекрывающие выхлопную систему, электрические и механические клапаны в топливной системе, различные скрытые выключатели «массы», выключатели, разрывающие цепи системы зажигания, и т. п. Среди экзотических конструкций были даже штыри, которые устанавливались в забитую на месте стоянки трубу и крепились замком к трубе и автомобилю.

Такие изделия действительно повышают защищенность авто, но применимы далеко не на всех машинах.

Сигнализации



Брелоки сигнализаций с обратной связью


... со светодиодными индикаторами


... с жидкокристаллическим дисплеем



ка пальца хозяина в качестве ключа. Причем таких «ключей» может быть внесено несколько и каждый дает отдельную команду. Допустим, указательный палец – «Все нормально, я один», средний – «Тревога! Меня заставили открыть машину!», безымянный – «Оставляю в ремонте, пока не приду – не срабатывай» и т. д.

В сочетании с механическими блокираторами обеспечивают надежную защиту от злоумышленников;

Возможность дистанционной остановки автомобиля, в том числе и по мобильному телефону.

Надежность любой системы может быть уменьшена «типовой» для всех машин установкой;

Угонщики изучают новинки рынка автосигнализаций и нередко находят способы борьбы с «умной» электроникой.

Спутниковые системы

Развитие систем ориентирования с использованием космических аппаратов (например, GPS) и мобильной связи дало возможность разработать противоугонные средства нового поколения. Каждый автомобиль, оснащенный такой системой, в автоматическом режиме связывается с диспетчерским пунктом. Связь эта – двухсторонняя. Владелец (или оператор диспетчерского пункта) может управлять определенными функциями (включение сигнализации, остановка двигателя, уточнение состояния охраняемых зон и т. д.), а автомобиль передает информацию на пункт и владельцу. Самое полезное то, что автомобиль передает сигнал системе ориентирования, которая определяет, где он находится. В результате угон такой машины теряет всякий смысл. Ведь даже если его везут на прицепе, координаты постоянно известны (сложность может возникнуть только при перевозке автомобиля в металлическом контейнере). Остается лишь отправить в запланированную точку встречи группу захвата. Не имеет значения и расстояние от автомобиля до брелока управления противоугонной системой. Системы, использующие спутниковую навигацию, подают сигнал тревоги на диспетчерский пункт, даже если связь с владельцем автомобиля отсутствует. Компании, предлагающие такие средства защиты, обычно заключают договор с Министерством внутренних дел и поддерживают прямую связь с оперативными дежурными службы «02», поэтому на место стоянки машины тут же направляется один из патрулей. Некоторые операторы устанавливают специальные приемники на патрульные автомобили, и их экипаж может видеть перемещения угоняемого автомобиля.

Самая высокая степень защиты от угона;

Наличие скидок до 70% на страхование авто по риску угона во многих страховых компаниях, что дает снижение стоимости страхового взноса на 20%;

Некоторые системы помогают в режиме реального времени уточнить ситуацию в автомобиле при получении сигнала тревоги, для чего в нем установлены видеокамера и микрофон.

Наличие дополнительных сервисных функций (например, дистанционный запуск двигателя). При этом расстояние до авто практически не имеет значения;

Получение подсказок оператора, как проехать в то или иное место, в том числе и за границей, бронирование места в гостинице, вызов диспетчером врача на место ДТП и др.).

Высокая цена самой системы (от 1000 до 2400 у. е.) и ежемесячная абонентская плата за обслуживание (25–30 у. е.);

На работоспособность системы влияют различные экранирующие материалы (если при угоне автомобиль перевозят в закрытом металлическом фургоне, в тоннеле и т. п.).

Александр Ландарь
Фото из архива редакции



Как

Стоимость кузова обычно составляет почти половину цены машины. Поэтому антикоррозионная обработка, помогающая продлить срок его службы, для подержанных машин особенно актуальна.



Антикоррозионная обработка включает целый комплекс мероприятий, объем которых зависит от возраста и состояния автомобиля. Даже если вы и не намерены выполнять их самостоятельно, желательно хотя бы иметь об этом представление, чтобы проконтролировать качество выполнения работ мастерами. Вся информация об этом технологическом процессе заключается в ответе на вопросы: зачем? когда? чем? как?

Зачем?

Уже в процессе изготовления автомобильного кузова выполняются некоторые действия по его защите от коррозии. Это фосфатирование (а в настоящее время и нанесение цинкового покрытия на металлические детали кузова), покраска, покрытие специальным материалом днища, герметизация сварных швов. В процессе эксплуатации влага, солевые растворы и абразивное воздействие гравия и песка, вылетающего из-под колес, приводят к образованию очагов коррозии. Дополнительная защита специальными составами позволяет предотвратить или замедлить появление ржавчины на наружных поверхностях кузова и во внутренних полостях.

Когда?

Большинство подержанных автомобилей нуждается в дополнительной антикоррозионной обработке сразу после приобретения. Однако если вы покупаете машину зимой или весной, иногда лучше подождать с обработкой до лета. Дело в том, что защитные покрытия нужно наносить на сухой кузов. И если вы не уверенны, что специалисты тщательно отмоют от грязи, а затем и высушат машину перед началом работ, перенесите их на июль–август. Летняя жара позволит хорошо просушить все скрытые полости даже после тщательной мойки днища. А пока можно удалить очаги коррозии и защитить наружные поверхности кузовных деталей с отслоившимся покрытием.



Потеки коричневого цвета – признак того, что в данном месте производилась антикоррозионная обработка.

Чем?

Представленные на рынке материалы в зависимости от назначения делятся на две группы: для обработки скрытых полостей и наружных поверхностей. Средства для скрытых полостей (пороги, лонжероны, другие детали с коробчатым сечением) – это препараты типа ML (отечественный представитель – «Мовиль»). Они достаточно жидкие, обладают высокой проникающей способностью и содержат ингибиторы коррозии, а после высыхания образуют тонкую пленку, липкую на ощупь.

Средства для обработки наружных поверхностей (днище, колесные арки) – это мастики или вязкие составы на основе битума, каучука, полимерных или композиционных составов. После нанесения и высыхания растворителей (или полимеризации) они образуют эластичную либо твердую пленку толщиной от нескольких десятых до нескольких миллиметров. Эти составы обладают высокой устойчивостью к абразивному воздействию и защищают кузов от ударов камней.



Старая растрескавшаяся мастика не защищает кузов. А влага в трещинах может стать причиной появления коррозии.

В продаже есть и антигравийные покрытия, предназначенные для защиты наружной поверхности порогов, нижней части дверей и т. п.

Подобрать нужные препараты в настоящее время не сложно – широко представлены антикоры как отечественных производителей («Мовиль», мастики БМП-1, «Эластокор» и другие), так и зарубежных (Dinitrol, Tectyl, Teroson, Novol, Motip и др.).

Как?

Перед нанесением защитного слоя днище и внутренние полости необходимо тщательно вымыть, желательно на мойке высокого давления. Затем кузов нуждается в хорошей сушке. В новых автомобилях (или не подвергавшихся ранее качественной обработке) часто приходится сверлить дополнительные технологические отверстия, чтобы консервирующий материал попал во все закрытые полости. Кстати, нередко «умельцы», получив дополнительное вознаграждение, от души заливают составом те места, которые сразу бросаются в глаза, но это не значит, что труднодоступные будут обработаны так же качественно.

В случае с подержанными автомобилями процесс усложняется тем, что коррозия на кузове уже могла появиться. Где-то отслоился слой мастики, где-то из-за удара камешка откололась краска. Поэтому перед обработкой нужно удалить старую отслоившуюся мастику и очаги коррозии. Для очистки кузова некоторые мастерские используют пескоструйные аппараты, позволяющие убрать практически всю ржавчину.

продлить машине жизнь

При самостоятельной подготовке можно применить металлические щетки, в том числе и круглые, предназначенные для использования с электродрелью, но полностью удалить ржавчину щетками не удастся. В этом случае необходимо использовать преобразователи ржавчины. Строго соблюдайте технологию, так как в некоторых случаях непрореагировавшие остатки препарата могут сами стать источником коррозии!

После удаления ржавчины поверхности необходимо обезжирить растворителем, не содержащим воду (например, Р-650).

Следующий этап – грунтовка поверхностей, зачищенных до металла. Самыми надежными в этом отношении считаются цинксодержащие грунты, их единственный недостаток – высокая цена. Слой грунта должен высохнуть, поэтому подержанные автомобили за один день обработать не удастся. Загрунтованную поверхность желательно закрасить ремонтной эмалью – она не требует сушки в горячей камере.

Не забудьте о том, что ряд точек, подлежащих обработке, находится в салоне и багажнике. Поэтому автомобиль следует разобрать почти так же, как и перед покраской. Демонтажу подлежат сиденья, ковровое покрытие пола, карты дверей, обшивка багажника.

В закрытые полости состав можно нанести только методом распыления. В сервисных центрах для этого обычно используют аппараты безвоздушного распыления. В мастерских поменьше применяют и пистолеты воздушного распыления с компрессорами. В домашних (точнее, гаражных) условиях больше подойдут препараты в аэрозольных баллончиках со специальными насадками, чем составы в обычных флаконах, правда, они стоят дороже.



При работе с преобразователями ржавчины строго соблюдайте инструкцию.

Для самостоятельной обработки внутренних полостей удобнее антикор в аэрозоли с насадками.

Для защиты порогов и нижней части двери можно использовать специальные составы для антигравийной обработки.

Пушечное сало (смазка ПВК) – уже не дефицит, но современные средства удобнее в работе.

Мастики для защиты наружных поверхностей. Применяются как при профессиональной обработке, так и самостоятельно владельцами.

Вязкие составы в мастерских тоже наносят аппаратами безвоздушного распыления, а самостоятельно это можно сделать при помощи обычной жесткой кисти, которая позволяет хорошо втереть состав в неровности и щели. На плоских поверхностях используется шпатель.

«Дедовские» методы

Некоторые автовладельцы предпочитают не современные составы, а различные рецепты советских времен. Наиболее распространенные из них – так называемое «пушечное сало» для внутренних полостей и смесь битума с различными добавками для наружных поверхностей. «Пушечное сало» – это смазка ПВК, которая раньше применялась для консервации открытых поверхностей вооружения, содержащегося на хранении. В ее составе есть ингибиторы коррозии, и она действительно защищает от ржавчины, но, к сожалению, не обладает достаточной проникающей способностью и предназначена для защиты деталей, не испытывающих динамических нагрузок. Поэтому ПВК не вытесняет влагу, а созданная ею защитная пленка недостаточно эластичная и нередко трескается, открывая доступ к поверхности детали. Смазка сама по себе вязкая, и чтобы нанести ее внутрь закрытых полостей, ее сначала нужно разогреть, а для повышения эластичности пленки – добавить «отработку».

Чистый битум (смола) обладает недостаточной эластичностью, из-за чего защитная пленка трескается. Если добавить в нее отработанное моторное или трансмиссионное масло, покрытие долго не высохнет, что не всегда удобно. Такие смеси еще и недостаточно стойки к абразивному воздействию песка и камней, летящих из-под колес. Единственным альтернативным вариантом, пожалуй, можно признать аэродромную мастику, которая используется для заливки швов между бетонными плитами. Она обладает достаточной эластичностью и устойчивостью к стиранию, но перед нанесением ее также следует разогревать.

Секреты

После нанесения антикоррозионного покрытия нужно прочистить дренажные отверстия в полостях дверей и порогах. Они предназначены для стока из закрытых полостей воды, которая конденсируется из влажного воздуха или попадает внутрь при езде по мокрым дорогам.

После обработки автомобиля можно поездить по пыльной или песчаной дороге: пыль прилипнет к невысохшей мастике и создаст дополнительный защитный слой.

Что касается периодичности, то внутренние полости желательно обрабатывать раз в два года, а состояние наружных – проверять ежегодно, восстанавливая поврежденное покрытие.

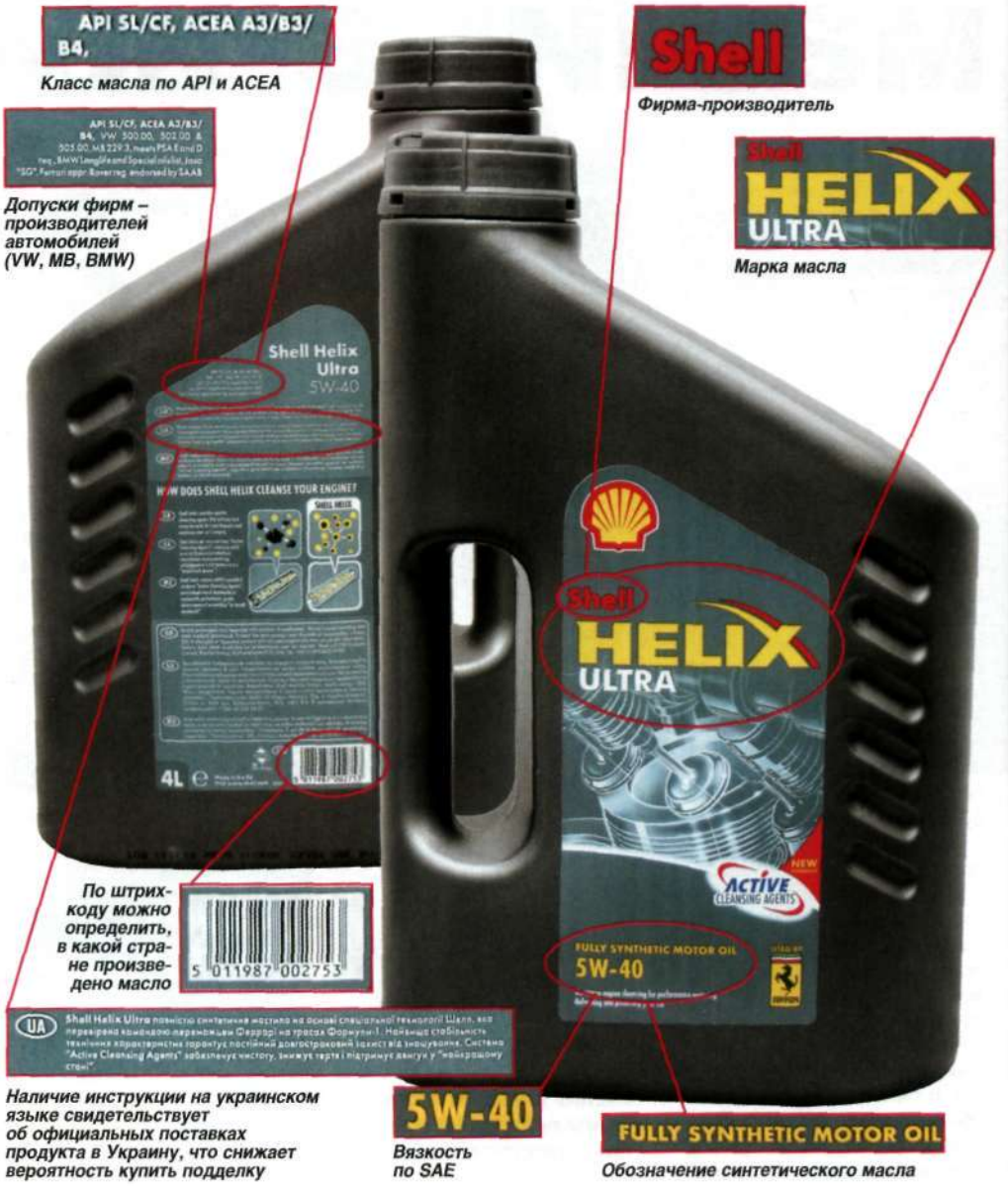
Александр Ландарь
Фото из архива редакции

Реклама

РИХТУВАННЯ стенд
ФАРБУВАННЯ камера
ДВИГУН, КПП
ХОДОВА, ПІДБІР
ЗАПЧАСТИН
ІНЖЕКТОР
комп'ютерна діагностика
Комп'ютерний розвал-сходження
«Дніпросервіс» – СТО
вул. Челябінська, 1а (р-н М «Лівобережна»)
т. (044) 516-6385
(044) 516-7316
(067) 599-9379

Выбираем мо

Моторное масло влияет на долговечность двигателя, возможность эксплуатации автомобиля в различных климатических условиях и даже на расход горючего. Какими же критериями руководствоваться при его выборе?



Технология выбора

Чтобы выбрать моторное масло, необходимо как минимум знать тип двигателя (бензиновый или дизельный) и год выпуска автомобиля (двигателя). Информацию о емкости картера двигателя и маслах, рекомендованных к применению, можно получить из руководства по эксплуатации автомобиля. Обычно там указывается класс масла по нескольким классификациям, а иногда даже рекомендуются марки масел. Если вы хотите купить масло, не названное в руководстве по эксплуатации, сначала уточните в сервисном центре, допустимо ли его применение в вашем случае, так как иногда гарантия на автомобиль сохраняется только при использовании строго определенных масел.

Выбирая масла для автомобилей без руководства по эксплуатации, целесообразно использовать классификацию **SAE** (Society of Automotive Engineers – американская Ассоциация автомобильных инженеров) по вязкостно-температурным свойствам и **API** (American Petroleum Institute – Американский институт нефтепродуктов) – по условиям применения и уровням эксплуатационных свойств. Эти классификации просты и понятны даже для неспециалистов.

Зная, какие морозы не исключены в вашей местности зимой и насколько жарко бывает летом, выберете по предлагаемой диаграмме масло, которое обеспечивает нормальную работу двигателя в требуемом диапазоне температур. В настоящее время большинство предлагаемых масел – всесезонные, для которых вязкость по SAE обозначается, например, следующим образом: 15W-40. В этом сочетании первая цифра перед буквой W – это показатель низкотемпературной вязкости, вторая – высокотемпературной. Из-за особенностей конструкции двигателей для разных моделей температурный диапазон применения одного и того же масла может незначительно (3–5°C) отличаться.

В изношенных двигателях лучше использовать масла повышенной вязкости (например, летом 20W-50 вместо 15W-40). В то же время зимой лучше иметь определенный запас по вязкости (рассчитывать не на минимально возможную температуру, а на 5 градусов ниже). В таком случае снизятся нагрузки на стартер и аккумуляторную батарею и масло к трущимся деталям поступит с первых оборотов стартера.

Учитывая год выпуска вашего автомобиля и применяемое топливо (бензин или дизель), с помощью таблицы выбираем класс масла по API. В основном все моторные масла универсальны: могут применяться и в бензиновых, и в дизельных двигателях. Рассмотрим в качестве примера маркировку API SG/CD. Буква G после S говорит об уровне эксплуатационных свойств для бензинового двигателя (S – Service), а D после C – для дизельного двигателя



торное масло

Возможность применения моторных масел в соответствии с API в зависимости от года разработки двигателя

Бензиновые		Дизели	
Класс API	Годы разработки	Класс API	Годы разработки
SC	До 1964	CB	до 1961 CT
SD	1964–1968	CC	до 1983 ТУ
SE	1969–1972	CD	до 1990 CT, ТУ
SF	1973–1988	CD-II	до 1990 2-т
SG	1989–1994	CE	до 1990, Turbo, ТУ
SH	1994–1996	CF	1990-1993CT, ТУ, L-Turbo – с 1993
SJ	1997–2000	CF-4	1990–1993 AC
SL	2001–2003	CF-2	1990–1993 2-т
SM	с 2004	CG-4	с 1994
		CH-4	НТ США 1998
		CI-4	EGR
		CI-4 Plus	НТ США 2004

Условные обозначения для дизелей: *CT – работающие на сернистом топливе, ТУ – работающие в тяжелых условиях, 2-т – для двухтактных двигателей, Turbo – для двигателей с наддувом, L-Turbo – для легковых автомобилей с наддувом, АС – грузовые и автопоезда, работающие в условиях автострад, НТ США – соответствующие нормам токсичности США, EGR – двигатели с системой снижения уровня сажи EGR*

(C – Commercial). Обратите внимание на последовательность букв. Например, SG/CD – масло скорее бензиновое, чем дизельное, а CD/SG – скорее дизельное, чем бензиновое.

Уровень эксплуатационных свойств (класс масла), который часто называют показателем качества, отражает соответствие данного масла конкретному двигателю. При разработке новых моторов конструкторы могут применять новые материалы, изменять (обычно уменьшать) зазоры между деталями, менять температурный режим и т. п. Для нормальной работы двигателей могут потребоваться масла со специфическими характеристиками. Не исключено, что масло нерекомендованного типа не сможет соответствовать требованиям конструкторов агрегата, в результате его ресурс уменьшится. Допустимо использование масла с более высоким уровнем эксплуатационных свойств, но ни в коем случае не наоборот (например, масло API SG/CD вместо API SF/CC использовать можно, наоборот – нельзя).

Кроме упомянутых уже обозначений, на канистре могут быть маркировки и по классификациям ACEA, CCMC, ILSAC и JASO.

Обозначения на канистре – MB 226.0, VW 500.0, Volvo VDS, Porsche и другие, состоящие из названия фирмы-автопроизводителя и цифр, свидетельствуют о том, что данный изготовитель автомобилей провел испытания масла по собственным программам и допускает его применение в двигателях своих машин.

Наличие символов ECI и ECII в обозначении масла информирует о том, что это энергосберегающий продукт, который должен обеспечивать экономию топлива на 1,5% и 2,5% соответственно. Эти масла действительно способствуют уменьшению механических потерь в двигателе, но в основном за счет меньшей вязкости при высоких температурах. Их можно применять только в определенных двигателях, завод-изготовитель всегда дает об этом информацию! Дело в том, что такие масла, как правило, имеют вязкость по SAE 0W-30 или 5W-30. При высоких температурах и значительной нагрузке она может быть недостаточной для надежной защиты трущихся поверхностей. Результатом будет повышенный износ деталей.

Минеральное или синтетическое

Сейчас многие производители могут обеспечить одинаковое качество и одинаковый температурный диапазон масел с минеральной, полусинтетической и синтетической основой (например, масла с вязкостью 10W-40 по SAE). Но на большинстве канистр информацию об основе найти невозможно. В некоторых странах масло называют синтетическим, если в его составе более 35% синтетических компонентов, другие к таковым относят масла, в которых таких компонентов более 50%. Поэтому основополагающими должны быть требования к вязкости (по SAE) и уровню эксплуатационных свойств (по API или ACEA), определенные заводом – производителем автомобиля.

Последствия ошибок

Если в изношенный двигатель залить масло с небольшой вязкостью, при нагреве двигателя упадет давление масла, не будет надежного разделения трущихся деталей, а это вызовет их повышенный износ и даже ускоренный выход двигателя из строя. Изношенные плунжеры гидрокомпенсаторов и гидронатяжителей цепей будут пропускают масло, что приводит к ударным нагрузкам в газораспределительном механизме. Внешне это заметно по увеличению шумности – стучат клапаны.

Масло с небольшой вязкостью также более склонно к утечкам. На старых двигателях (особенно с устаревшей конструкцией уплотнений) к утечкам может привести использование масел с повышенными моющими свойствами (например, синтетических). Это связано с вымыванием частиц грязи в микротрещинах на рабочих кромках сальников.

Слишком вязкое масло создает дополнительные проблемы зимой. При запуске двигателя увеличенное сопротивление вращению коленвала приводит к значительным нагрузкам на стартер и аккумуляторную батарею. Если мотор все же удается запустить, требуется определенный срок, пока маслонасос прокачает вязкое масло по каналам системы смазки. В это время детали будут испытывать масляное голодание, что отнюдь не способствует их долговечности.

Александр Ищенко
Фото Андрея Яцуляка

Другие классификации моторных масел

Европейская классификация ACEA (Ассоциация европейских производителей автомобилей), которая предъявляет более жесткие, чем API, требования к моторным маслам, принята в Европе в 1995 г. взамен существовавшей ранее CCMC. Она содержит 12 классов и разделяет масло по трем категориям: A/B – бензиновые и дизельные двигатели легковых автомобилей, C – двигатели с катализаторами, E – мощные дизельные двигатели грузовых автомобилей. Пример обозначения – ACEA A5/B5 (чем больше цифра, тем выше уровень качества).

Классификация ILSAC (International Lubricant Standartization and Approval Committee) составлена Международным комитетом по стандартизации и одобрению смазочных материалов, который был создан американской и японской ассоциациями производителей автомобилей. От имени этого комитета издаются стандарты качества масел для бензиновых двигателей легковых автомобилей. Категории ILSAC (GF-1, GF-2, GF-3) соответствуют требованиям к качеству масел категорий API SH, SJ и SL соответственно. Для каждой предусмотрены свои классы вязкости. Пример обозначения – ILSAC GF-3.

Классификация JASO (Japanese Automobile Standarts Organization) японская организация автомобильных стандартов приняла решение о создании собственной спецификации моторных масел для дизельных двигателей японского производства JASO DX-1. Это связано с тем, что сегодня ни одна из спецификаций API не учитывает ужесточающиеся требования к качеству моторных масел для японских дизельных двигателей с низким уровнем токсичности отработавших газов.

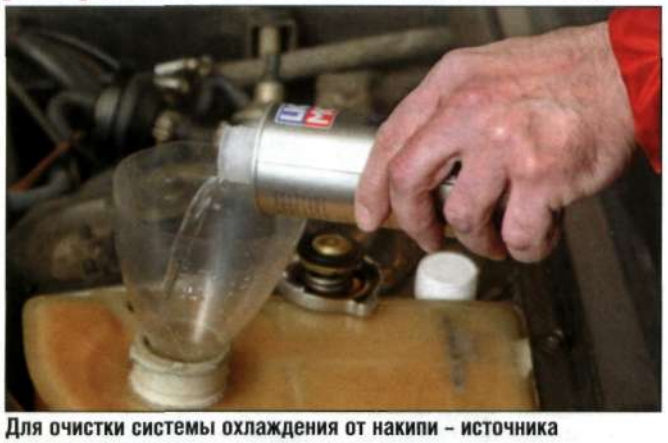
Классификация по ГОСТ 17479.1-85 бывшего СССР используется только производителями в СНГ, а в редакции 1999 г. – в России. Объединяет характеристики вязкости, качества и применяемость по типу двигателя. Чаще всего крупные производители в дополнение указывают класс вязкости по SAE и уровень качества по API. Пример обозначения – М-6з/12Е1.





Антифриз антифризу рознь

Что такое антифриз, на что нужно обращать внимание при его выборе и как проверить работоспособность данной жидкости.



Для очистки системы охлаждения от накипи – источника перегрева двигателя и снижения эффективности работы печки существуют специальные средства.

Термин «антифриз» происходит от английского слова antifreeze – «незамерзающий». Иногда на упаковке встречается другая надпись – Cooling Water («охлаждающая жидкость»).

Первую жидкость для системы охлаждения на основе этиленгликоля создали специалисты компании BASF более 75 лет назад. Она получила наименование глисантин (Glysantin), которое до сих пор используется компанией в названии жидкостей для систем охлаждения. Антифризы других производителей имеют свои собственные имена. Например, «Тосол» – марка отечественных антифризов. Само слово – это аббревиатура, образованная из первых букв названия отдела «Технология органического синтеза» (ТОС), где он был разработан, и окончания «ол», обозначающего в химии принадлежность к группе спиртов. Тосолами обычно именуют отечественные охлаждающие жидкости.

Современные антифризы – это низкозамерзающие водные растворы многоатомных спиртов – этиленгликолей. Чистый этиленгликоль – это маслянистая жидкость, сладковатая на вкус, с температурой кипения 196°С и замерзания –12,3°С. Количество этиленгликоля в охлаждающих жидкостях обычно достигает 52–64%, при этом температура замерзания полученных растворов составляет от –32 до –70°С (см. график 1). Для исключения таких недостатков, как агрессивность по отношению к резине и металлам и низкие смазывающие свойства, в жидкости вводят антикоррозионные, противопенные и другие присадки.





Проконтролировать температуру замерзания антифриза можно с помощью ареометров со шкалой в градусах по Цельсию.

Классификация

Для антифризов не существует единой международной классификации. Чтобы защитить своих потребителей, крупные государства устанавливают специальные нормы качества для охлаждающих жидкостей. Основные производители автомобилей их признают, некоторые устанавливают свои. Охлаждающим жидкостям, прошедшим проверку и тесты со стороны автопроизводителей и органов стандартизации, присваиваются соответствующие свидетельства – стандарты.

Вот примеры некоторых признанных международных стандартов:

ASTM D 3306; ASTM D 4340;
ASTM D 4985; SAE J1034 (США)
BS 6580; B5 5117 (Великобритания)
JIS K 2234 (Япония)
AFNOR NF R 15-601 (Франция)
FVV HEFT R 443 (Германия)

Охлаждающие жидкости, соответствующие этим стандартам, удовлетворяют, по крайней мере, минимальным требованиям, предъявляемым к ним. Многие производители автомобилей в инструкции по эксплуатации уже указывают новые требования и допуски: например, для VW – VW TL 774D (G12), у Mercedes B – 325.3, Renault и Ford требуют антифриз – Type D.

Самые популярные антифризы – классификаций BS 6580 (British Standard) и VW: G11, G12, G12 Plus. Между классами BS 6580 и VW G11 можно поставить знак равенства. Эти охлаждающие жидкости не содержат нитритов, фосфатов, боратов и аминов. Ограничение содержания фосфатов, силикатов, боратов уменьшает отложение накипи в системе охлаждения, увеличивает срок службы уплотнений водяного насоса (меньше нерастворимых осадков), улучшает защиту от кавитационной коррозии. А ограничение содержания нитритов обусловлено тем, что, взаимодействуя с аминами, они образуют токсичные соединения, некоторые из них являются канцерогенами, вызывающими онкологические заболевания. Эти антифризы предназначены для радиаторов всех типов (включая алюминиевые) автомобилей до 1996 года выпуска. Срок замены при соотношении 1:1 – не реже, чем раз в 2 года. Как правило, эти антифризы окрашиваются в синий цвет, хотя могут быть зелеными или желтыми.

В отличие от вышеупомянутых антифризов **охлаждающие жидкости с классификацией VW – VW TL 774D (G12)** не содержат еще и силикатов (солей кремния, которые вызывают коррозию цветных металлов), что усиливает антикоррозионные свойства этих составов и позволяет их менять (при разбавлении 1:1) 1 раз в 4-5 лет. Антифризы с такой классификацией рассчитаны на автомобили 1996–2001 годов выпуска. Жидкости этого класса обычно окрашиваются в красный или его оттенки – от розового до фиолетового. Их не рекомендуется смешивать с антифризами класса G11.

Охлаждающая жидкость с допуском VW – VW TL 774F (G12 Plus) – для автомобилей с 2001 года выпуска. Она не содержат нитритов, фосфатов, боратов, аминов и силикатов. Эти антифризы всегда розового (красного) цвета и смешиваются с любыми антифризами классов BS, G11, G12.

При покупке антифриза в нашей розничной сети не на всех емкостях указаны вышеописанные стандарты, поэтому отдавайте предпочтение тому продукту, на этикетке которого на украинском или русском языке указано его целевое назначение.

Смешиваемость

Рассмотрим составляющие антифризов – этиленгликоль, воду и присадки. Этиленгликоли различных производителей смешиваются без каких-либо последствий, даже если отличаются по качеству и степени очистки. То же самое относится и к воде, главное, чтобы она была дисцилированная. Основная причина несовместимости антифризов кроется в присадках. Производители могут использовать присадки одинакового функционального назначения, но различной природы. Например, два производителя при изготовлении антифризов применяют ингибитор коррозии. Но первый берет ингибитор коррозии кислотного типа, а второй – основного. Естественно, что при смешивании антифризов с такими разными составами появятся «неприятности» – образование хлопьев или выпадение присадок в осадок из-за их антагонизма. Итоговый продукт (смесь антифризов) будет уже неработоспособен. Поэтому **к смешиванию антифризов следует относиться очень осторожно. Этого нельзя делать, не зная химии присадок, входящих в состав антифризов.**

Исключение составляют охлаждающие жидкости с допуском VW – VW TL 774F (G12 Plus). Но даже они не дают полной безопасности и гарантии при смешивании, если вы не уверены в продукте, который залит в ваш автомобиль. И особенно это касается ➥ с.28

А может быть, вода?!

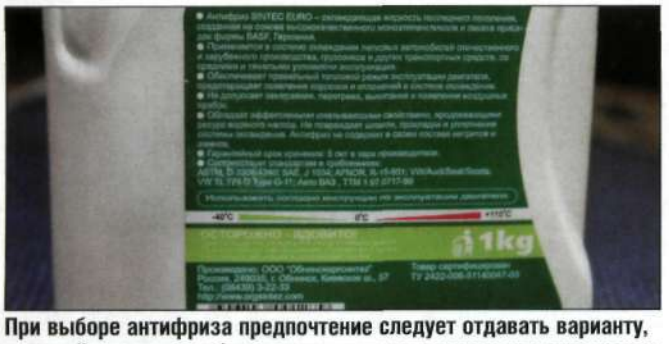
В летний период экономить на антифризе, заливая в систему охлаждения воду, не стоит. Иначе в дальнейшем придется промывать систему охлаждения от накипи. Кроме того, антифриз имеет смазывающие свойства, чего требует насос (помпа) системы и другие узлы. Использование обычной воды приведет к ускоренному износу помпы и коррозии деталей.

Плотность и температура замерзания смесей технического этиленгликоля и воды

Концентрация этиленгликоля, %	Плотность, d420	Температура замерзания, С
36,4	1,0506	-20
45,6	1,0627	-30
52,6	1,0713	-40
58,0	1,0780	-50
63,1	1,0833	-60
66,3	1,0866	-68



Уровень антифриза в расширительном бачке должен быть между метками MIN и MAX.



При выборе антифриза предпочтение следует отдавать варианту, который имеет подробные инструкцию на русском или украинском языках и адрес производителя.

Особенности антифриза по OAT-технологии:

- НЕ СМЕШИВАЕТСЯ с антифризами на основе этиленгликоля.
- Не содержит нитритов, боратов, силикатов, фосфатов (т. е. по отсутствию солей сродни антифризам с допуском VW G12).
- Не содержит ингибиторов коррозии. В качестве ингибиторов выступает сама основа антифриза, за счет чего увеличивается интервал замены и срок службы.
- Более экологичный.

Кривая кристаллизации водно-этиленгликолевых смесей.



отечественных антифризов, так как применяемые в них присадки могут быть несовместимыми даже с антифризом, имеющим допуск VW – VW TL 774F (G12 Plus).

И если для вашего автомобиля предназначена охлаждающая жидкость соответствующего класса и на нее требуется определенный допуск, не пренебрегайте этим! Ведь ремонт системы охлаждения – дорогое удовольствие, так как неремонтопригодными могут оказаться головка и даже блок цилиндров.

С конца прошлого года многие фирмы освоили выпуск антифризов по технологии на основе органических кислот OAT (Organic Acid Technology). Первый такой антифриз был изготовлен фирмой «Тексако». Сейчас эту технологию освоил целый ряд других зарубежных компаний, и с этого сезона подобные охлаждающие жидкости в большом количестве появятся в Украине.

В продаже встречаются и концентраты антифризов, которые следует смешивать с дисциплированной водой. На некоторых импортных банках указывается возможность смешивания и с водопроводной. Но лучше этого не делать – качество водопроводной воды у нас и за рубежом может значительно отличаться.

Температура замерзания

Многие потребители оценивают качество антифриза (температуру его застывания) с помощью ареометров (плотномеров), размеченных в градусах. Это измерение основано на том факте, что при плотности антифриза около 1,078 г/см³ он замерзает при –40°С. Однако такое измерение должно производиться при температуре +20°С. Отклонение в ту или иную сторону приведет к неверной оценке температуры застывания антифриза. Следует помнить, что такие плотномеры должны регулярно поверяться на точность измерения в местных органах стандартизации и метрологии. И еще: **оценка только плотности (косвенно температуры застывания антифриза) не дает гарантии, что это действительно антифриз и что он имеет необходимое качество.** Поэтому она носит очень условный характер и не защищает от некачественного продукта.







Некоторые антифризы разных классов, соответственно и цветов, можно смешивать между собой. Однако делать это следует только при стопроцентной уверенности в совместимости жидкостей разных стандартов.

Кто отвечает за остановку?

Особенности маркировки, выбора и эксплуатации тормозных жидкостей

Тормозные жидкости (ТЖ) маркируются в соответствии со стандартом DOT – DOT-3, DOT-4, DOT-5. DOT – это аббревиатура американского департамента транспорта (Departament of Transport), а цифры 3, 4, 5 – номера допусков, которые регламентируют характеристики ТЖ: температуру кипения, застывания и др. Разнотипность ТЖ обусловлена особенностью их работы в различных тормозных системах.

Главное требование к ТЖ – она должна быть несжимаемой независимо от создаваемого давления, которое может достигать 80–90 кгс/см кв., иначе не обеспечивается эффективная работа тормозной системы. Кроме того, ТЖ не должна закипать в тормозных цилиндрах. В противном случае она становится сжимаемой, что снижает эффективность тормозов. Чем больше цифра в маркировке DOT, тем при большей температуре может работать жидкость.

Температура кипения ТЖ должна соответствовать рекомендациям завода-изготовителя авто. В течение длительного времени это условие соблюдать сложно, поскольку ТЖ очень гигроскопична – обладает свойством поглощать влагу, содержащуюся в воздухе. ТЖ, впитавшая всего 3,5% воды, имеет пониженную температуру кипения, например 150–165°С вместо 220–235°С (жидкости DOT-3, DOT-4).


Фото BMW

Срок службы ТЖ (обычно около двух лет) зависит как от ее качества, так и от условий эксплуатации автомобиля. Точно определить количество влаги, которую жидкость поглотила, сложно. Для этого требуется спецоборудование, которым располагают далеко не все СТО.

При экстремальных или продолжительных (на затяжных спусках) замедлениях старая жидкость из-за жары и перегрева деталей тормозных механизмов закипает быстрее. Образующиеся паровые пробки резко уменьшают плотность ТЖ. Получившаяся суспензия легко сжимается, в результате чего педаль становится «мягкой» и проваливается. Эффективность тормозной системы резко снижается, что равноценно ее отказу.

Бороться с этим неприятным и опасным явлением можно, **регулярно заменяя жидкость – не реже одного раза в два года независимо от пробега.** Впрочем, некоторые фирмы рекомендуют менять ТЖ ежегодно.

Характеристики тормозных жидкостей

Марка ТЖ/стандарт ГОСТ, DOT	Кипение «сухой»* ТЖ, °С	Кипение «мокрой»** ТЖ, °С	Температура окруж. воздуха, °С	Срок хранения, не более, лет
БСК	115	Н/д	-20...+30	1
«Нева»	195	138	-40...+45	2
«Томь»/DOT-3	220	150	-40...+45	2
«Роса»/DOT-4	235	165	-40...+45	3
DOT-4.5	260	175	-50...+50	3
DOT-5.1	270	185	-50...+50	3

** Косвенно характеризует температуру закипания новой тормозной жидкости, не содержащей воды. ** Характеризует температуру закипания ТЖ, бывшей в эксплуатации и впитавшей в себя 3,5% воды (после 1,5-2 лет работы ТЖ в гидроприводе тормозов автомобиля)*

Касторка или спирт?

ТЖ производятся на основе касторового масла или многоатомных спиртов. Эксплуатационные качества выше у жидкостей на касторовой основе. Однако высокая температура застывания (-60°С) и немалая стоимость исключают возможность применения чистого касторового масла в качестве тормозной жидкости. Спиртово-касторовые смеси пригодны для использования в межсезонье – осенью и весной, так как при низких зимних температурах касторовое масло вымерзает, а летом при длительной эксплуатации машины улетучиваются спирты. Поэтому широкого распространения они не получили.

Внимание! Тормозную жидкость нежелательно приобретать на розлив или в емкостях без этикеток с координатами производителя.

В последние годы в основном применяются ТЖ на основе спиртов и их производных. Все они по классификации DOT взаимозаменяемы и абсолютно нейтральны по отношению к резиновым и металлическим деталям тормозных систем. Помните, что смешивать жидкости разных классов и производителей не стоит, так как возможно изменение их свойств. Запрещено также смешивать гликолевые жидкости с касторовыми.

Реклама



Лабиринт символов

Секреты расшифровки маркировок шин

На рынке представлен огромный выбор шин для легковых автомобилей, причем на каждом экземпляре собственная маркировка, в которую «зашита» самая разнообразная информация. Эти сведения необходимы для максимально точного подбора шин к конкретному автомобилю. Умение читать надписи на боковых поверхностях покрышек поможет не допустить ошибок при их покупке.



Основные обозначения

❶ **DUNLOP** – фирма-производитель (торговая марка).
❷ **SP Winter Sport 3D** – модель шины.
❸ **245** – ширина профиля шины в миллиметрах.
❹ **45** – отношение высоты профиля шины к ее ширине, выраженное в процентах. Отсутствие этого показателя подразумевает значение высоты профиля, равное 82%.
❺ **R** – радиальная шина.
❻ **19** – посадочный диаметр в дюймах. Изредка в продаже встречаются и диагональные шины, маркировка которых существенно отличается от радиальных. Например, 165-13/6,45-13. Число **165** означает габаритную ширину покрышки в миллиметрах (естественно, при рабочем давлении), 13 – посадочный диаметр в дюймах. Число 6,45, расположенное за знаком дроби, информирует о ширине покрышки, но не в миллиметрах, как у радиальных, а в дюймах. Впрочем, такого дублирования может и не быть.
❼ **102** – индекс, или коэффициент нагрузки (грузоподъемности). Условный показатель, информирующий о допустимой нагрузке на шину в килограммах. Расшифровка коэффициентов приведена в таблице индексов нагрузки (см. стр. 32).
❽ **V** – индекс скорости. Указывает на максимально допустимую скорость, при которой производитель гарантирует сохранение заложенных эксплуатационных характеристик шины. Расшифровка приведена в таблице индексов скорости.

Условия эксплуатации

W (Winter – зима) – зимняя.
AC (Aqua Contact – контакт с водой) – дождевые шины с хорошими характеристиками на мокрых дорогах.
AS (All Seasons) – всесезонная.
AW (Any weather) – всепогодная.
❾ **M+S** (Mud+Snow) – грязь и снег, универсальная зимняя шина.
Вместо буквенных обозначений некоторые производители для указания рекомендуемых условий эксплуатации используют различные символы.

Дополнительные обозначения

❿ **EXTRA LOAD** – усиленная шина, способная выдерживать повышенные нагрузки. Иногда допустимая нагрузка указывается на самой шине – за надписью Max Load следуют две цифры: первая обозначает вес в килограммах, вторая – в фунтах. Следует подбирать такие шины, чтобы указанная цифра была на 15–25% больше массы, приходящейся на самое нагруженное колесо. На некоторых шинах рядом с индексами нагрузки и скорости могут стоять дополнительные буквенные обозначения: 195/70 R15 C 100 P. Индексом C (Commercial) или LT (Light Truck)

Расшифровка индекса скорости (ИС)

ИС	Макс. допуст. скорость, км/ч
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300
ZR	свыше 240





Некоторые производители шин делают на боковине дополнительную инфографику – для фиксировании информации о требуемом давлении в шинах, месте предыдущей установки и т. д.



обозначаются усиленные шины с большим коэффициентом нагрузки для использования на легких грузовиках и микроавтобусах, индексом L (Low Section Tire) – низкопрофильные шины.

E4 – соответствие европейскому стандарту безопасности, Правилу № 30 Европейской экономической комиссии ООН. Цифра указывает страну, где производились испытания. Пяти-, шести- или семизначное число, стоящее рядом, обозначает номер сертификата, который свидетельствует о положительных результатах проверки и выдан страной, осуществлявшей ее.

DOT – соответствие стандартам США.

TUBE LESS (с англ. «бескамерная») или сокращение TL – бескамерная шина (камерная обозначается TUBE TIRE или TT). На внутреннюю часть шины нанесен тонкий слой резины, выполняющий функцию камеры.

TREADWEAR 280 – коэффициент износоустойчивости, определяется по отношению к «базовой» шине, для которой он равен 100. Отвечает специальным стандартным тестам США.

TRACTION A – коэффициент сцепления (возможны варианты A, B, C), который характеризует способность шины к торможению на мокром покрытии. Как и коэффициент износостойкости, эта величина измеряется в ходе тестов. Шины с коэффициентом A имеют наибольшую величину сцепления в своем классе, а с C – наименьшую.

TEMPERATURE A – показатель, характеризующий способность шины противостоять температурным воздействиям. Подразделяется также на три категории – A, B и C. Этот параметр определяет способность шины выделять минимальное количество тепла при торможении. Устанавливается в ходе проведения лабораторных тестов. Шины с коэффициентом A лучше противостоят температурным воздействиям, а с C – хуже всего.

TIRES-ENGINEERED IN GERMANY – страна–производитель шины.

Реклама

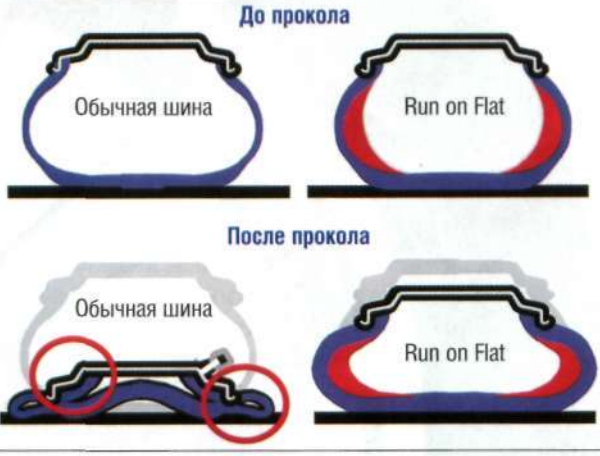




Новые технологии изготовления шин



В некоторых моделях покрышек используется технология Run on Flat, позволяющая после прокола добраться до шиномонтажа (на расстояние 100–200 км со скоростью до 80 км/ч).



SIDEWALL – состав слоя боковины (обычному автовладельцу мало о чем говорит).
REINFORSED – усиленная шина.
REGROOVABLE – возможность углубления протектора методом нарезки.
RETREAD – восстановленная шина.
REMOULD – наваренная шина.
Radial Steel – радиальная шина с металлическим кордом. (All Steel – цельнометаллокордная шина.
250 – зашифрованная дата выпуска шины: изготовлена на 25-й неделе 2000 года.
MAX PRESSURE – максимальное внутреннее давление в шине, КПа.
PSI – давление воздуха в шине, соответствующее максимально допустимой нагрузке.
Tread Wear Indication – информирует о наличии индикатора износа в виде выступа на дне канавки протектора, указывающего на допустимую степень ее «облысения».

Направленность и асимметрия

ROTATION (с англ. «вращение») или стрелка – направление вращения колеса. Указывает направление вращения шины с асимметричным рисунком протектора.
Side facing inwards и Side facing outwards – маркировка на боковинах шин с асимметричным рисунком протектора. Указывает, каким образом шины должны стоять на автомобиле относительно его продольной оси.
OUTSIDE или **Side Facing Out** (с англ. «сторона, обращенная наружу») – внешняя сторона установки.
INSIDE или **Side Facing Inwards** (с англ. «сторона, обращенная внутрь») – внутренняя сторона установки.
LEFT – шина устанавливается на левую сторону автомобиля.
RIGHT – шина устанавливается на правую сторону автомобиля.

Расшифровка индекса грузоподъемности (ИГ)

ИГ	Допуст. нагр., кг	ИГ	Допуст. нагр., кг
51	195	91	615
52	200	92	630
53	206	93	650
54	212	94	670
55	218	95	690
56	224	96	710
57	230	97	730
58	236	98	750
59	243	99	775
60	250	100	800
61	257	101	825
62	265	102	850
63	272	103	875
64	280	104	900
65	290	105	925
66	300	106	950
67	307	107	975
68	315	108	1000
69	325	109	1030
70	335	110	1060
71	345	111	1090
72	355	112	1120
73	365	113	1150
74	375	114	1180
75	387	115	1215
76	400	116	1250
77	412	117	1285
78	425	118	1320
79	437	119	1360
80	450	120	1400
81	462	121	1450
82	475	122	1500
83	487	123	1550
84	500	124	1600
85	515	125	1650
86	530	126	1700
87	545	127	1750
88	560	128	1800
89	580	129	1850
90	600	130	1900

Зачем и когда устанавливать зимние шины

При температуре ниже +7°С резина протектора летних шин ❶ теряет свою эластичность – тем сильнее, чем ниже температура. А так как резина становится твердой, она не может хорошо вдавливаться в микронеровности дорожного покрытия. Протектор при этом «работает» как лыжа, опорная поверхность которой контактирует только с верхушками микрорельефа асфальта. А это существенно снижает сцепные свойства протектора с дорогой. Поэтому в состав резиновой смеси протекторного слоя зимних шин ❷ начали вводить кремнийорганические соединения, называемые силикой. Она позволила существенно снизить влияние низких температур на «мягкость» резины протектора, а значит, и на сцепные свойства с дорожным покрытием. Да и благодаря ламелям (нарезке на протекторе шин) зимняя резина намного лучше «гребет» по заснеженной дороге.
В состав резиновой смеси всесезонных шин также вводят силику. Однако ее количество здесь гораздо меньше, поэтому данная резина эффективно работает только при небольших морозах – до минус 5° С. Таким образом, в большей части Украины «всесезонку» тоже следует менять на зимнюю резину.





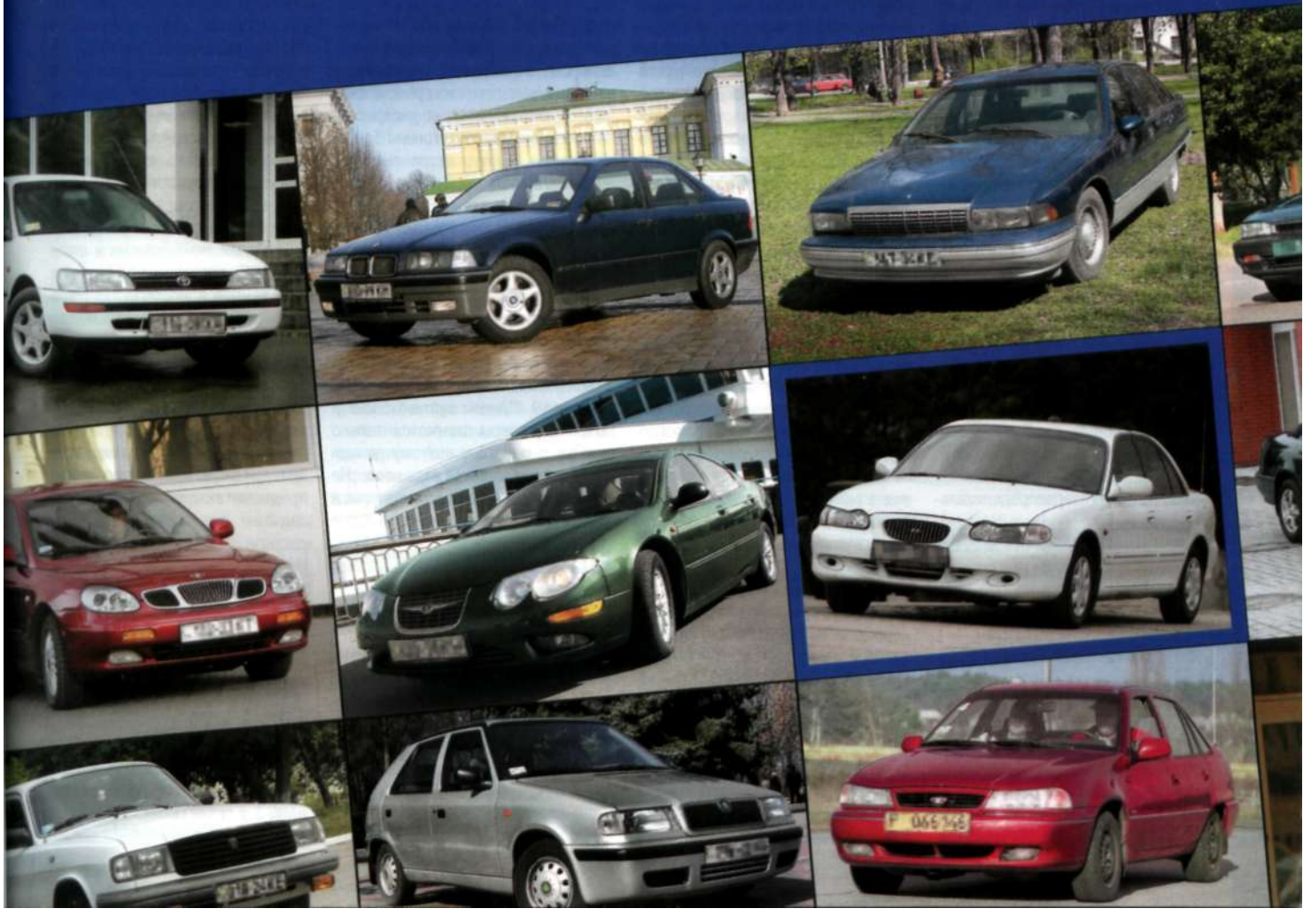
Преимущества и недостатки разных типов зимних шин

Шипованные	Нешипованные
+ лучшие тягово-сцепные свойства и меньший тормозной путь на льду и укатанном снегу	– Хуже тягово-сцепные свойства на льду и укатанном снегу
Одинаковые тягово-сцепные свойства при движении по рыхлому снегу (при одинаковом рисунке протектора)	
– Больший тормозной путь на сухом и мокром асфальте	+ Меньший тормозной путь на сухом и мокром асфальте
– *Выше цена*	+ *Ниже цена*
– Требуется обкатка	+ Не требуют обкатки
– Разрушают дорожное покрытие	+ Не разрушают дорожное покрытие
– Более шумные	+ Менее шумные
– Менее скоростные	+ Более скоростные
– Разрешены не во всех странах	+ Разрешены везде
– Более тяжелые, соответственно, менее экономичные	+ Более легкие – способствуют снижению расхода топлива



Легковые автомобили

стр. 34–188



Alfa Romeo 155

1992–1997





Итальянские подержанные автомобили в Украине не стали массовыми, так как считаются у нас недостаточно надежными. Не исключение и Alfa Romeo 155.

Есть люди, которые прощают этой машине все недостатки и готовы часами с воодушевлением рассказывать о ее достоинствах.

155-я выпускалась всего в одной модификации – 4-дверный седан. Базовая версия предполагает наличие передних электростеклоподъемников, центрального замка, рулевой колонки с регулировкой высоты, гидроусилителя руля и ABS. Багажник Alfa Romeo 155 – один из самых больших среди одноклассников.

Салон машины низковат, но благодаря наличию регулировки высоты кресла водитель может устроиться вполне удобно. Все сиденья по-спортивному жесткие и не слишком пригодны для длительных поездок. Высокая «корма» и большие подголовники спинки дивана отчасти ограничивают обзорность назад. Щиток приборов достаточно информативный. Кроме стандартных указателей, здесь есть стрелочные датчики давления и температуры масла. Практически всю центральную консоль занимают кнопки управления климатической установкой, которой оснащено большинство модификаций.

Моторы Alfa Romeo 155 надежны, особенно те, газораспределительный механизм которых приводится в действие металлической цепью. Правда, работа по регулировке тепловых зазоров клапанов дорогостоящая – дело в том, что для замены регулировочных шайб нужно снимать распредвал.

В «ременных» двигателях – бензиновых «16-клапанниках» и турбодизелях – ремень ГРМ вместе с натяжным роликом и ремнем балансирного вала, который есть только у бензиновых версий, нужно менять каждые 50 тыс. км. Во время этой процедуры необходимо также проверить состояние «помпы» – она приводится в действие тем же ремнем.

Большинство бензиновых моторов оснащено фирменной системой Twin Spark с двумя свечами зажигания на каждый цилиндр. Она улучшает эффективность работы системы в целом и способствует повышению мощности двигателя. Вместе с тем Twin Spark увеличивает стоимость обслуживания, так как в ней применяются дорогие свечи с платиновыми наконечниками электродов (1 шт. – $23–27).

Самый существенный недостаток 155-х – низкое качество электропроводки. Склонны к окислению и многочисленные штекерные соединения в моторном отсеке, что влечет за собой отказы датчиков, агрегатов и двигателя.

Как правило, у нас эксплуатируются автомобили с вполне надежной 5-ступенчатой механической коробкой передач, обслуживание которой заключается в регулярной замене масла. Недостаток КП – изнашивание пластиковых втулок шарнирных соединений тяг привода включения передач. Не стоит игнорировать своевременную замену жидкости в гидроприводе сцепления, которым оборудовано большинство автомобилей.

История

До: Alfa Romeo 75 1985–1992 г. в.

05.92 Дебют Alfa Romeo 155
11.92 Полноприводная версия Q4 с 2,0-литровым двигателем
05.93 Бензиновый агрегат объемом 1,7 л
11.93 Модификация DTM 93
01.94 Серийная установка водительской подушки безопасности
04.94 2,5-литровый турбодизель
05.95 Бензиновый 16-клапанный мотор объемом 2,0 л
03.96 16-клапанный агрегат объемом 1,6 л

После: Alfa Romeo 156 1997–2006 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Alfa Romeo 155 1,6 16V T.S., $	6590	5600	-	-	-	-
	Alfa Romeo 155 2,5 V6, $			8325	6950	5745	4800
Пробег, тыс. км		142,8	159.6	176,4	193,2	210,0	226,8
	Дизельные						
	Alfa Romeo 155 1,9 TD, $	8430	7470	6580	5795	5155	-
	Alfa Romeo 155 2,5 TD, $	11160	9440	7710	6625	-	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л 16V (120 л. с.)** ◆ **1,7 л (115 л. с.)** ◆ **1,8 л (127 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (140 л. с.)** ◆ **2,0 л (143 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (190 л. с.)**
Turbo 6-цилиндровый: **2,5 л (163 л. с.)**
Турбодизельные 4-цилиндровые: **1,9 л (90 л. с.)** ◆ **2,5 л (125 л. с.)**

Alfa Romeo 155 в основном переднеприводные. Полноприводные версии Q4, оснащенные межосевым дифференциалом, который блокируется вискомуфтой, и дифференциалом повышенного трения Torsen в заднем мосту, встречаются в Украине редко.

Независимая передняя и задняя подвески с короткоходными амортизаторами обеспечивают автомобилю хорошую устойчивость, хотя при этом ходовая достаточно жесткая. Как следствие, на наших дорогах в первую очередь разбивается передняя подвеска, которую приходится «перебирать» в среднем каждые 40 тыс. км. Причем сайлент-блоки и шаровые опоры меняются только вместе с рычагом, поэтому данная операция обходится недешево. Не очень долговечны и амортизаторы, а вот задняя подвеска на этом фоне «неубиваема». Подшипники задних рычагов выхаживают до 100 тыс. км.

Рулевой механизм, оснащенный на всех версиях гидроусилителем, острый и информативный – машина отличается завидной управляемостью. Узел достаточно надежный, но при условии своевременной замены рабочей жидкости.

Тормозная система, оснащенная дисковыми механизмами и системой ABS, достаточно эффективна. При замене колодок нужно обязательно смазывать направляющие суппортов, иначе они могут закиснуть. Со временем возникают проблемы и с «ручником» – из-за обрыва пыльника трос в оплетке ржавеет.

Alfa Romeo 155 – для настоящих приверженцев итальянских машин, предпочитающих активный стиль езды.

Итоги

Плюсы: Мощные двигатели ● Хорошая устойчивость и управляемость ● Эффективные тормоза ● Богатая базовая комплектация ● Вместительный багажник

Минусы: Многие машины сильно изношены ● Дорогостоящее обслуживание и запчасти ● Низкое качество электропроводки и штекерных разъемов ● Недолговечность передней подвески



Альтернатива:
BMW 3-й серии (E-36), Lancia Dedra, Seat Toledo I

Alfa Romeo 156

1997–2006





156-ю можно смело назвать особенной, нишевой моделью, которая находится где-то посредине между спортивными автомобилями и семейными транспортными средствами.

Желая совместить практичность седана и стремительность двухдверного автомобиля, дизайнеры спрятали ручки задних дверей в боковых стойках. При этом оформительские изыски совершенно не повлияли на обзорность. Не менее оригинален и салон, а особый шик придают «притопленные» в колодцах щитка приборов указатели. Однако на автомобилях первых годов выпуска не исключены посторонние шумы в приборной панели, которую позже доработали. Особенность версии Sportwagon с 5-дверным кузовом универсал в том, что грузовой отсек последнего в походном состоянии меньше багажника седана. При сложенных сиденьях «справедливость торжествует». Но по сравнению с одноклассниками объем багажника седана один из наименьших – всего 380 л.

Есть претензии и к лакокрасочному покрытию кузова – на колесных арках автомобилей первых годов выпуска возможно отслоение лака или краски. Зато сам металл благодаря оцинковке хорошо противостоит коррозии, и если при выборе автомобиля на кузове заметна ржавчина, то это говорит об «аварийном прошлом» конкретного экземпляра. Цены же на кузовные запчасти довольно внушительные.

На украинском рынке наиболее распространены силовые агрегаты объемом 1,8 л, 2,0 л и 2,5 литра. Больше всего хлопот в первых двух агрегатах доставляют фирменная система зажигания Twin Spark с двумя свечами на цилиндр и система изменения фаз газораспределения. Несмотря на декларируемый ресурс в 60–80 тыс. км свечей с платиновыми наконечниками электродов, при использовании некачественного топлива их придется менять через 20–30 тысяч км пробега. Оригинальная свеча на «156-ю» стоит около $20, а менять их нужно сразу 8 штук. Причем на один цилиндр ставят свечи разного типа. После пробега в 100 тыс. км может потребовать замены вариатор изменения фаз газораспределения. Необходимо быть пунктуальным в сроках замены ремня ГРМ и роликов – каждые 40 тысяч км. Одновременно меняются ремни навесного оборудования и балансирных валов. Натяжной ролик изготовлен из специального пластика и, как правило, больше положенного не выхаживает. Несоблюдение сроков замены ролика чревато не только выходом его из строя, но и обрывом ремня ГРМ. Нередко из-за проблем с расходомером воздуха на Alfa Romeo 156 «плавают» обороты холостого хода двигателя. Чувствительны силовые агрегаты как к качеству масла, так и к срокам его замены.

2,5-литровые моторы более выносливы. Хотя, в свою очередь, не лишены проблем. Так, со временем возможны сбои в работе потенциометра электронной педали акселератора, который подает команды на управление системой питания. Расплатой за хорошую динамику является немалый расход топлива. Да и затраты на обслуживание несколько выше из-за плотной компоновки моторного отсека.

«Итальянцы» оборудовались 5-ступенчатой и 6-ступенчатой механическими КП, автоматической КП с возможностью ручного переключения Q-system и «псевдоформульной» автоматизированной «механикой» Selespeed. На украинском рынке практически все Alfa Romeo 156 представлены моделями с механическими коробками передач. При покупке следует провести тщательную диагностику 6-ступенчатой «механики». В паре с самым мощным мотором V6 и при соответствующем темпераменте владельцев таких версий КП подвергалась повышенным нагрузкам. А ее ремонт, в силу конструктивных особенностей, затруднен. Впоследствии коробка была доработана, что значительно повысило ее надежность.

Для ходовой части машины характерны четкость и послушание. Однако слабым местом автомобиля является передняя подвеска. Наиболее уязвимы ее детали – сайлент-блоки верхних рычагов передней подвески, которые служат по 20–30 тыс. км пробега и меняются вместе с рычагами. Резкие скрипы во время проезда неровностей просигнализируют о необходимости их замены. Примерно в это же время им начинают «подлевать» втулки крепления задней стойки. После пробега в 60 тысяч км потребуют замены и сайлент-блоки нижних рычагов, которые также предлагаются вместе с рычагами. Более долговечны подшипники ступиц и амортизаторы.

Подбирая версию с тяжелым мотором V6 и большим пробегом, обязательно следует обратить внимание на передние пружины – они могут быть просевшими.

Рулевое управление оснащено гидроусилителем. После пробега в 120–140 тыс. км отмечены потери герметичности сальников рейки. Благо, рейка ремонтопригодна.

Передние тормозные колодки у любителей активной езды служат около 15 тысяч км, задние – в 2-3 раза дольше.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Alfa Romeo 156 1,6 16V T. S., $	25875	23835	21795	19755	17715	15675
	Alfa Romeo 156 2,0 JTS , $	29510	26865	24220	21575	18930	16900
	Пробег, тыс. км	0,0	9,0	26,4	43,8	61,2	78,8
	Дизельные						
	Alfa Romeo 156 1,9 JTD , $	21950	20773	19596	18419	17232	16055
	Пробег, тыс. км	0,0	9,0	26,4	43,8	61,2	78,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л 16V (120 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (144 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (155 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,5 л 24V (190 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л Turbo (105 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (140/150 л. с.)**
5-цилиндровые: **2,4 л Turbo (136 л. с.)** ◆ **2,4 л Turbo (175 л. с.)**

История

До: **Alfa Romeo 155 1992–1997 г. в.**

09.97 Старт Alfa Romeo 156
01.99 Для 2,0-литровой модификации предложена коробка Selespeed, а для 2,5-литровой – Q-system
03.00 5-дверный универсал Sportwagon
09.01 Спортивная топ-модификация GTA
06.03 Рестайлинг. Турбодизель 2,4 л (175 л. с.)

После: **Alfa Romeo 159 с 2006 г.**

Итоги

Плюсы: Яркий и стильный дизайн ● Высокие устойчивость и управляемость ● Коррозионная стойкость

Минусы: Слабая передняя подвеска ● Капризный вариатор фаз газораспределения на 4-цилиндровых моторах ● Повышенные требования к качеству топлива и масла ● На рынке много изношенных экземпляров



Альтернатива:
Audi A4 I, BMW 3-й серии (E46), Honda Accord VI

Alfa Romeo 164

1987–1998





Несмотря на эффектную внешность и великолепные динамические характеристики, Alfa Romeo 164 несет по жизни малоприятную «карму» невысокой надежности.

Дизайн Alfa Romeo 164 разработан знаменитым ателье Pininfarina. Из кузовных деталей автомобиля наиболее подвержены коррозии колесные арки и пороги. Еще одно слабое место – электропривод замка багажного отделения. Вследствие плохой вентиляции багажника контакты проводки частенько окисляются, из-за чего замок можно открыть только с помощью ключа. Да и вообще следует отметить, что различные электроприводы – слабое место Alfa Romeo 164. В автомобилях 1988–1990 годов выпуска из-под некачественного уплотнителя лобового стекла в дождь вода может проникать внутрь.

Салон машины просторный и комфортабельный. Он отличается хорошей шумоизоляцией и оригинальным оформлением. Чего только стоит щиток приборов, разделенный горизонтально на две половины, и центральная консоль со множеством кнопок, с помощью которых можно управлять системой вентиляции и обогрева. Багажник Alfa Romeo 164 вместительный – объем 505 л, однако большая погрузочная высота ухудшает удобство его использования.

Линейка силовых агрегатов состоит из семи бензиновых двигателей и двух турбодизелей. Наиболее предпочтительными являются автомобили, оборудованные бензиновыми атмосферными моторами объемом 3,0 л (184 л. с.) и форсированным 3,0 л (200 л. с.). Турбированные агрегаты имеют меньший моторесурс, а 24-клапанные и фирменный «альфовский» Twin Spark более сложны и дороги в обслуживании. В агрегатах V6 не совсем надежен электронный блок управления. Кроме того, у них отмечен чрезмерный расход масла. У дизельных 125-сильных моторов объемом 2,5 л турбина имеет небольшой срок службы. Во многих V6 – как бензиновых так и дизельных – нередко выходит из строя передняя правая опора двигателя. У машин, выпущенных до 1991 года, вследствие негерметичности шлангов и соединений системы охлаждения часто подтекает антифриз.

Все Alfa 164 комплектовались 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. В «механике» автомобилей первых годов выпуска наблюдается затрудненное включение передач и повышенный износ синхронизаторов 3-й передачи.

«Сто шестьдесят четвертые» имеют жесткую, спортивно настроенную подвеску, которая в наших условиях долго не живет: часто выходят из строя опорные подшипники передних амортизаторов. Сайлент-блоки передних рычагов и шаровые опоры способны «пробежать» 30–40 тыс. км.

Реечное рулевое управление достаточно острое и информативное, однако вследствие жесткой подвески все изъяны дорожного покрытия ощущаются на руле. На большинстве модификаций установлен гидроусилитель, который весьма чувствителен к качеству рабочей жидкости.

Тормоза у всех модификаций Alfa Romeo 164 эффективные. Передние и задние – дисковые. Многие версии оснащались и системой ABS. Слабое место тормозной системы – ускоренный износ передних тормозных дисков на автомобилях с мощными двигателями.

«Итальянцы» – несколько обособленный класс автомобилей, и в большинстве своем их владельцы являются страстными ценителями своих стильных и темпераментных машин. Все это в полной мере относится и к Alfa Romeo 164.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Alfa Romeo 164 2,0 T.S., $	–	9430	8190	7095	6235	5385
	Alfa Romeo 164 2,5 V6, $	11505	10175	9095	8145	7365	6715
	Пробег, тыс. км	135,3	151,7	168,1	184,5	200,9	217,3
	Дизельные						
	Alfa Romeo 164 2,5 TD, $	–	9645	8325	7250	6330	5535
	Пробег, тыс. км	–	151,7	168,1	184,5	200,9	217,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 л Twin Spark (143 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (171 л. с.)**

6-цилиндровые: **2,0 л Turbo (201 л. с.)** ◆ **3,0 л (184 л. с.)** ◆ **3,0 л (200 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (207 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (228 л. с.)**

Дизельные 6-цилиндровые: **2,5 л Turbo (114 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (125 л. с.)**



Альтернатива: Peugeot 605, Opel Omega (A), Ford Scorpio I

История

01.87 **Дебют** Alfa Romeo 164.
11.88 Новые бензиновые агрегаты 2,0 л Turbo (171 л. с.), 3,0 л (184 л. с.)
01.89 4-ступенчатая автоматическая КП
08.90 Модификация Quadrifoglio Verde (QV) 3,0 л (200 л. с.)
09.91 Бензиновый двигатель V6 с турбонаддувом 2,0 (201 л. с.)
11.92 «Заряженные» модификации 3,0 л 24V (207 л. с.) и 3,0 л 24V (228 л. с.). Прекращено производство турбодизеля V6 объемом 2,5 л
01.94 В стандарт вошли airbag и преднатяжители ремней безопасности. Новый турбодизель V6 2,5 л (125 л. с.) и полноприводные модификации Q4
После: Alfa Romeo 166 с 1998 г.

Итоги

+ Оригинальный дизайн ● Отменные драйверские качества ● Эффективные тормоза

– Слабая передняя подвеска ● Высокая погрузочная высота багажника ● Повышенные требования к качеству топлива и масла ● На рынке много изношенных экземпляров

Audi A3 I

1996–2003





Одна из креативных идей ингольштадтской компании — создание компактной модели так называемого премиум-класса, дорогой и престижной машины, построенной на общей платформе VW.

Спрос на другие одноплатформенные модели – Skoda Octavia, VW Golf, Seat Toledo и Leon оказался значительно выше, чем на A3. В Украине официально продавались только переднеприводные машины с самым скромным 1,6-литровым мотором, чем и объясняется небольшой объем продаж. «Тройка» предлагалась в трех вариантах оснащения: самая скромная – Attraction, наиболее дорогая – Ambition, узнать которую можно по обивке салона, выполненной из алькантары, и спортивная Ambiente, в арсенале которой усиленная «зажатая» подвеска, а в салоне – кресла Recaro. Все автомобили в стандарте оборудовались ABS, системами стабилизации движения ESP и распределения тормозного усилия EBV. Климат-контроль предлагался как опция. Покупая авто с «климатом», следует проверить его работоспособность – если система окажется разгерметизированной, то после устранения неисправности необходимо заменить фильтр-осушитель, иначе компрессор выйдет из строя.

A3, как и другие одноплатформенные модели, комплектовалась общими с Golf IV силовыми агрегатами, коробками передач и подвеской. Наиболее распространены в Украине машины с 1,6-литровым двигателем. Реже встречаются 1,8-литровые турбированные версии, пригнанные к нам из-за рубежа, а вот 125-сильный «атмосферник» (1,8 л), как и дизельные модификации, найти трудно.

Восьмиклапанный 1,6-литровый мотор отличается высокой надежностью и неприхотливостью. Он оказался настолько удачным, что им до сих пор оснащают многие модели концерна VW. А вот бензиновый 1,8-литровый мотор с турбонаддувом мощностью 150 или 180 л. с. имеет свои особенности. Прежде всего, перед поездкой турбину следует прогревать хотя бы 3-4 минуты. После активной езды нужно не сразу глушить мотор, а дать ему немного поработать на холостом ходу. Это позволит снизить температуру турбины, не допуская масляного голодания подшипников ее крыльчатки и их перегрева. Кроме того, необходимо пунктуально соблюдать сроки замены масла (применять только качественное!) и воздушного фильтра. В противном случае турбина может преждевременно выйти из строя. При соблюдении данных рекомендаций ресурс турбины составляет до 200 тыс. км. Ремонт этого узла обойдется недешево. При замене ремня ГРМ необходимо проверить работоспособность водяного насоса, который также приводится в действие этим ремнем.

Все автомобили модели оснащались 5-ступенчатыми механическими коробками передач и 4-ступенчатыми «автоматами». В обеих КП масло рассчитано на весь срок службы агрегата, однако работники сервиса все же советуют менять смазку в механической КП через 120 тыс. км, а в автоматической – через 60 тыс. км. Серьезных проблем в процессе эксплуатации эти агрегаты не создают. Ресурс сцепления напрямую зависит от манеры езды владельца.

Подвеска A3 надежная и долговечная. В переднеприводных версиях впереди установлен McPherson, сзади – обычная полузависимая балка, и только в полноприводных обе подвески независимые. Подвеска до капремонта способна прослужить 80–100 тыс. км пробега. Все сайлент-блоки и шаровые опоры меняются отдельно от рычагов, поэтому ремонт не особенно дорогостоящий.

На всех версиях модели рулевое управление оборудовано гидроусилителем руля. А вот Servotronic, изменяющий усилие в зависимости от скорости движения, предлагался как опция. Рулевые тяги и наконечники также надежны – ранее 100 тыс. км менять их не придется. Все версии оснащались только дисковыми тормозами, проблемы с которыми не отмечены.

A3 можно порекомендовать тем автомобилистам, которые хотят выделяться в массе владельцев моделей гольф-класса нерядовым транспортным средством.

История

09.96 **Дебют 3-дверного хэтчбека A3**
09.98 Полноприводная модификация quattro
02.99 5-дверный хэтчбек
03.99 Полноприводная «заряженная» версия S3
07.00 Рестайлинг модели. Установка турбодизеля объемом 1,9 л
После: **Второе поколение Audi A3 с 2003 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Audi A3 1,6i, $	20600	18450	16800	14895	13520	12330
	Audi A3 1,8 T, $	22130	20435	18795	17110	15490	13955
Пробег, тыс. км		48,1	62,9	77,7	92,5	107,3	122,1
	Дизельные						
	Audi A3 1,9 TDi, $	-	-	20065	17775	16060	14480
Пробег, тыс. км		-	-	77,7	92,5	107,3	122,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (102 л. с.)** ◆ **1,8 л 20V (125 л. с.)** ◆ **1,8 л 20V Turbo (150 л. с.)** ◆ **1,8 л 20V Turbo (180 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (110 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (130 л. с.)**

Итоги

+ **Высокая стойкость к коррозии** ● **Богатое оснащение** ● **Беспроблемные двигатели и КП** ● **Простая и надежная подвеска**

– **Высокая стоимость автомобиля** ● **Небольшой выбор силовых агрегатов на нашем рынке** ● **Мало «бэушных» кузовных запчастей**



Альтернатива: Alfa Romeo 147, Honda Civic VI, Ford Focus I

Audi 80/90

1986–1991





«Бочка» — не самое красивое, но наиболее меткое прозвище этой машины, которое она получила за специфический внешний вид — «раздутую» нижнюю часть и сильно наклоненные лобовое, заднее и боковые стекла.

Такая «бочкообразная» форма кузова повлекла за собой ухудшение эргономики салона – верхняя часть лобового стекла очень близка к водителю и переднему пассажиру, а головы задних пассажиров, сидящих возле дверей, находятся в опасной близости к боковым стойкам. Спинки задних сидений установлены слишком уж вертикально, что утомляет при длительных поездках. Частая «болезнь» системы отопления – выход из строя радиатора «печки», пластмассовый корпус которой в местах соединения с «сотами» растрескивается и пропускает антифриз.

Но самый существенный недостаток «бочек» – глубокий, но короткий и малофункциональный багажник – за задними сиденьями установлен топливный бак, а сбоку около левого крыла – «запаска». Еще один конструктивный недостаток – отсутствие задних лонжеронов. При несильном ударе сзади багажник и крылья заворачиваются и сминаются вплоть до задней стойки. Вместе с тем, кузов Audi 80/90 оцинкован, а днище снизу покрыто специальной мастикой для защиты от мелких камней и грязи, что обеспечивает автомобилю высокую коррозионную стойкость.

Audi 80/90 оснащались 4-цилиндровыми двигателями Volkswagen и 5-цилиндровыми собственного производства. Все моторы достаточно надежны. В среднем моторесурс 4-цилиндровых двигателей составляет 200–300 тыс., а 5-цилиндрового – 300–400 тыс. км. Система охлаждения – «больное место» моторов. Нередко выходит из строя водяной насос, окисляются контакты термовыключателя электровентилятора, растрескиваются и подтекают пластиковые фланцы, стыкующие двигатель с резиновыми шлангами системы охлаждения. 5-цилиндровые моторы весьма чувствительны к уровню охлаждающей жидкости и недолив масла, поэтому старайтесь регулярно контролировать эти системы. Из характерных недостатков топливной системы стоит отметить неисправности топливных насосов высокого давления и указателей уровня топлива. В процессе эксплуатации больше всего проблем возникает с электронно-механической системой впрыска топлива KE Jetronic.

На большинство «бочек» устанавливались 5-ступенчатые механические КП или 4-ступенчатые автоматические, а самые дешевые и маломощные модификации оснащались 4-ступенчатой «механикой». Все механические коробки передач надежны, хотя и могут иметь повышенный люфт кулисы переключения, а вот автоматические КП в силу своего возраста могут потребовать дорогостоящего ремонта. Сцепление оборудовано механическим или гидравлическим приводом. У первого практически нет недостатков, кроме естественного растягивания троса, а во втором со временем может поломаться пружинка в главном цилиндре, что приводит к неполному включению сцепления.

Нередко встречаются и полноприводные версии quattro. Их трансмиссия оснащена межосевым механическим дифференциалом Torsen, обеспечивающим постоянное перераспределение крутящего момента между передними и задними колесами. По утверждению работников сервиса, при правильной эксплуатации quattro достаточно надежна.

Подвеска «восьмидесяток» жестче, чем Audi 100. Чаще всего (через 30–40 тыс. км) в передней подвеске придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Сайлент-блоки передних рычагов «ходят» дольше – около 60 тыс. км, а вот сайлент-блоки задней полузависимой подвески – 80–100 тыс. км. В независимой подвеске quattro каждые 60–70 тыс. км рекомендуется менять тяги регулировки развала колес.

Автомобили Audi 80/90 обрели высокую популярность среди покупателей подержанных машин главным образом из-за хорошего качества, невысокой стоимости обслуживания и полностью оцинкованного кузова, что особенно актуально в нашей стране. Но многие машины существенно изношены, поэтому перед покупкой следует провести квалифицированную диагностику.

История

До: Audi 80 (Q81)1978–1986 г. в.

08.86 Старт Audi 80 (Q89)
02.87 Установка катализаторов
08.87 Двигатели 2,0 л (113 л. с.), 2,0 л (115 л. с.), 2,3 л (136 л. с.) и 2,0 л 20V(160 л. с.)
09.87 Более престижная модель Audi 90
09.87 Дебют полноприводных версий 80/90 – quattro
02.88 Audi Coupe в модификациях: 2,3E, quattro, quattro 20V
07.88 Турбодизель 1,6 л
03.89 Турбодизель 1,9 л

После: Audi 80 (B4) 1991–1995 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1991	1990	1989	1988	1987	1986
	Бензиновые						
	Audi 80 1,6, $	**5155**	**4640**	**4145**	**3745**	**3345**	**2970**
	Пробег, тыс. км	245,5	261,6	277,7	293,8	309,9	326,0
	Audi 90 2,0i, $	**6035**	**5345**	**4715**	**4260**	**3840**	**3535**
	Пробег, тыс. км	202,8	216,1	229,4	242,7	256,0	269,3
	Дизельные						
	Audi 80 1,6 TD, $	**5880**	**5345**	**4810**	**4305**	**3800**	**3270**
	Пробег, тыс. км	245,5	261,6	277,7	293,8	309,9	326,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (113 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 20V (160 л. с.)**
5-цилиндровые: **2,3 л (136 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,6 л (54 л. с.)** ◆ **1,6 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива: BMW 3-й серии (E30), Mercedes W201, Mazda 626 (GD)

Итоги

+ **Широкий выбор силовых агрегатов** ● **Высокая стойкость к коррозии** ● **Невысокая стоимость автомобиля**

– **Многие машины сильно изношены** ● **Стойки кузова размещены близко к головам сидящих** ● **Маленькое и неудобное багажное отделение**

Audi 80 (B4)

1991–1995





Последнее поколение модели Audi 80, получившее индекс B4, до сих пор пользуется спросом у отечественных потребителей.

В этом поколении Audi 80 создатели решили значительно расширить количество модификаций (см. пиктограммы), хотя в целом форма кузова серьезно не изменилась – благодаря раздутой нижней части и сильно наклоненным лобовому, заднему и боковым стеклам B4 по-прежнему напоминает бочку. И у этой машины те же недочеты эргономики, что и у предшественницы – стойки кузова расположены в неприятной близости к водителю и пассажирам. Вместе с тем, создатели исправили главный недостаток Audi 80 (Q89) – неудобный и маленький багажник. Они переместили топливный бак, ранее расположен за задним сиденьем, под пол багажного отделения, а задний диван сделали трансформируемым. Теперь в B4 объем багажника можно увеличить с 430 до 712 л.

В интерьере B4 обновилась гамма отделочных материалов, изменена форма передних и задних подголовников. Хотя спинки задних сидений остались слишком вертикальными, что создает дискомфорт при длительных переездах.

В 4-цилиндровом 8-клапанном моторе долговечностью не отличаются потенциометр дроссельной заслонки и прокладка, установленная между корпусом «моноинжектора» и впускным коллектором. В 5-цилиндровых атмосферных агрегатах со временем может выйти из строя и регулятор холостого хода. В V6 после 200 тыс. км подтекает масло из-под прокладки крышки масляной ванны блока цилиндров и прокладки головки блока цилиндров. Нередко требуют замены гидроопоры двигателя, а на моторе объемом 2,6 л – температурный датчик. В системе охлаждения отмечены течи рабочей жидкости из треснувших пластиковых фланцев, а также из-под них по причине пересыхания уплотнительных колец.

«Бочки» бывают как передне-, так и полноприводные. Именно поэтому во всех модификациях силовой агрегат и коробка передач расположены в моторном отсеке продольно. К тому же для полноприводной трансмиссии предусмотрена дополнительная блокировка заднего межколесного дифференциала, повышающая проходимость автомобиля на снежной или песчаной дорогах. Как правило, полный привод quattro в процессе эксплуатации проблем не создает, а вот «механика» при больших пробегах может прибавить забот. В ней отмечены выходы из строя подшипников первичного и вторичного валов. В 2,6-литровой версии с «автоматом» со временем возникают сбои в работе электронного блока управления двигателя и КП. Проявляется неисправность неправильным функционированием КП, а также затрудненным холодным пуском двигателя.

Подвеска в меру жесткая. Передняя служит не слишком долго – стойки стабилизатора поперечной устойчивости «ходят» 30–40 тыс. км, сайлент-блоки передних рычагов – около 60 тыс. км. Ресурс задней полузависимой подвески очень большой, а у версий quattro с независимой задней подвеской каждые 60–70 тыс. км необходимо менять тяги, регулирующие развал колес.

ГУР рулевого управления очень мощный и на больших скоростях становится малоинформативным – обратная связь на руле ощущается плохо. Со временем из-за коррозии механизма привода «ручника» могут подклинивать суппорты задних дисковых тормозов.

Audi 80 B4 качественный, надежный и достаточно комфортабельный автомобиль. По сравнению с «бочками» 1986–91 гг. выпуска эти машины более удобные и практичные благодаря легко трансформируемому багажнику. Но главное, что привлекает отечественных потребителей, – полностью оцинкованный кузов. Все вышеперечисленные качества способствуют спросу на автомобиль, и, как следствие, – его стоимость по сравнению с конкурентами-одногодками выше.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые					
	Audi 80 (B4) 2,8 E, $	-	9385	8180	7335	6760
	Пробег, тыс. км	189,0	205,8	222,6	239,4	256,2
	Дизельные					
	Audi 80 (B4) 1,9 TDi Avant, $	10590	8605	7700	6875	6050
	Пробег, тыс. км	183,4	199,7	216,0	232,3	248,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые моновпрыск.: **2,0 л (90 л. с.)**
распр. впр.: **2,0 л (115 л. с.)**
5-цилиндровые распр. впр.: **2,2 л 20V (230 л. с.)** ◆ **2,2 л 20V (315 л. с.)** ◆ **2,3 л (133 л. с.)**
6-цилиндровые распр. впр.: **2,6 л (150 л. с.)** ◆ **2,8 л (174 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива: BMW 3-й серии (E36), Mazda Xedos 6, Mercedes W201

История

До: Audi 80 (Q89) 1986–1991 г. в.

03.91 Старт Audi 80 (B4)
08.91 Турбодизель 1,9 л
06.92 5-дверный универсал Avant. Двигатель объемом 2,6 л V6
01.93 Audi S2 Avant. Все машины комплектуются люками в крыше
06.93 Двигатель объемом 2,8 л V6
05.94 Audi RS2 Avant
11.94 Сняты с производства 4-дверные седаны
11.95 Прекращено производство 5-дверных универсалов Avant.

После: Audi A4 1994–2000 г. в.

Итоги

Плюсы:
- Высокая стойкость к коррозии
- Возможность увеличения объема багажника
- Мощные двигатели
- Хорошие устойчивость и проходимость (версии quattro)
- Долговечная задняя полузависимая подвеска

Минусы:
- Близкое расположение стоек кузова к головам водителя и пассажиров
- Возможны течи масла в агрегатах V6, а также выход из строя гидроопор двигателя и температурного датчика (мотор 2,6 л)
- Проблемы с «механикой» и «автоматом»
- Невысокая информативность рулевого управления

Audi A4 I

1994–2000





С появлением Audi A4 автомобили среднего класса из Ингольштадта потеснили конкурентов и заняли одно из лидирующих мест в тройке лидеров этого сегмента рынка (Mercedes C-класса и BMW 3-й серии).

В отличие от предшественницы, A4 была представлена всего двумя модификациями – 4-дверным седаном и 5-дверным универсалом Avant, а вот купе и кабриолет, изготовленные еще на базе «восьмидесятки» B4, выпускались в старом кузове вплоть до 2000 года, когда появилось второе поколение «четверок». Седан и универсал A4 одинаковые по габаритам, причем багажное отделение Avant, как, впрочем, и седана, – одно из наименьших среди одноклассников.

«Четверке» по наследству достались главные недостатки салона «восьмидесятки» – стойки кузова находятся в неприятной близости к водителю и пассажирам. В стандартной комплектации автомобили оборудованы передними и боковыми airbag, рулевой колонкой с регулировкой по высоте, передними электростеклоподъемниками, гидроусилителем руля, ABS и центральным замком.

В Украине чаще встречаются «четверки» с моторами ADR объемом 1,8 л (125 л. с.) и AEB – 1,8 л Turbo (150 л. с.). На большинстве этих агрегатов применены термокомпенсационные натяжительные ролики ремня ГРМ неудачной конструкции, что иногда приводило к обрыву ремня и преждевременному выходу моторов из строя. В связи с этим рекомендовано сократить срок замены ремня со 100 до 60 тыс. км. Впоследствии производитель устранил недостаток в конструкции натяжительного ролика. В 6-цилиндровых версиях при замене ремня ГРМ желательно поменять и насос системы охлаждения. Дело в том, что он приводится в действие этим ремнем и, как правило, выхаживает около 100 тыс. км. На двигателях с пробегом свыше 200 тыс. км могут дать течь прокладка головки блока цилиндров и прокладка крышки масляного поддона блока цилиндров. Не отличаются долговечностью расходомеры воздуха и коммутаторы зажигания. Моторы с турбонаддувом очень чувствительны к качеству масла и требуют своевременной его замены. В противном случае это приводит к закоксовке маслоподающего патрубка турбины и, как следствие, ее преждевременной «кончине».

Чем мощнее двигатель, тем совершеннее коробки передач, агрегатируемые с ним. Так, 6-ступенчатой «механикой» оборудовались машины с 2,5-литровым турбодизелем, а 5-ступенчатым «автоматом» – автомобили с агрегатом объемом 1,8 л Turbo, 2,4 л и 2,8 л. Все остальные оснащались 5-ступенчатой механической КП и 4-ступенчатой автоматической. КП очень надежны и каких-либо серьезных поломок с ними не случалось. Разве что на машинах с пробегом свыше 200 тыс. км могут потечь сальник кулисы переключения передач и сальник хвостовика КП. Кроме переднеприводных, у нас часто встречаются полноприводные версии quattro. Эта фирменная трансмиссия Audi оборудована межосевым дифференциалом Torsen, который обеспечивает постоянное перераспределение крутящего момента между передними и задними колесами. Quattro отличается завидной надежностью.

На A4 установлена передняя многорычажная подвеска, на каждой стороне которой по четыре рычага выполненных вместе с шаровыми опорами. Причем для снижения веса неподрессоренных масс рычаги изготовлены из алюминия. «Шаровые» были «больным» местом A4 – служили не более 30 тыс. км. Однако в ходе модернизации они были усовершенствованы и теперь выхаживают до 100 тыс. км. Задняя подвеска в полноприводных версиях – независимая, а в переднеприводных – полузависимая. Она надежна и долговечна.

Рулевое управление реечного типа на всех версиях оснащено гидроусилителем, причем под заказ можно было установить рулевой механизм Servotronic, изменяющий степень усиления в зависимости от скорости движения. Наконечники рулевых тяг в среднем служат около 50 тыс. км.

Для улучшения эффективности торможения все версии оборудовались дисковыми механизмами и системой ABS.

Автомобиль Audi A4 хорош во всех отношениях. Покупку «четверки» можно порекомендовать тем автолюбителям, которые подыскивают себе престижное транспортное средство и готовы покрыть высокие эксплуатационные расходы по его содержанию.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Audi A4 1,8 T, $	17435	15625	13935	12610	11495	10560
	Audi A4 2,4 i, $	19410	17170	15305	13415	-	-
	Пробег, тыс. км	113,1	131,2	149,3	167,4	185,5	203,6
	Дизельные						
	Audi A4 2,5 TDi , $	19905	17685	15955	14520	-	-
	Пробег, тыс. км	113,1	131,2	149,3	167,4	185,5	203,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 20V (125 л. с.)** ◆ **1,8 л 20V Turbo (150 л. с.)** ◆ **1,8 л 20V Turbo (180 л. с.)**
6-цилиндровые: **2,4 л 30V (165 л. с.)** ◆ **2,8 л 30V (193 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (110 л. с.)**
6-цилиндровый: **2,5 л 24V (150 л. с.)**



Альтернатива:
Mercedes C-Klasse (W202), BMW 3-й серии (E36), Opel Vectra (B)

История

До: **Audi 80 (B4) 1991–1995 г. в. Дебют новой модели – Audi A4**

08.95 Установка 5-ступенчатой АКП и нового турбодизеля 1,9 л
11.95 Дебют универсала Avant
04.96 Бензиновый мотор 2,8 л
09.97 «Заряженная» версия S4 с мотором 2,7 л 30V Biturbo. Представлен турбодизель 2,5 л 24V
09.99 Рестайлинг. Выпуск RS4 Avant с двигателем 2,7 л Biturbo Бензиновый мотор 1,8 л 20V Turbo

После: **Старт второго поколения Audi A4 с 2000 г.**

Итоги

Плюсы: **Престижность ● Высокая пассивная безопасность ● Богатая базовая комплектация ● Хорошая устойчивость и управляемость**

Минусы: **Высокая стоимость автомобиля, запчастей и обслуживания ● Близкое расположение стоек кузова к головам пассажиров ● Недолговечность расходомера воздуха и коммутаторов**

АВТОМОБІЛЬНИЙ САЙТ №1 В УКРАЇНІ

АВТО ЦЕНТР

www.autocentre.ua



- √ Найоперативніші новини
- √ Путівник з автобізнесу
- √ Архів усіх примірників журналу «Автоцентр»
- √ Більш ніж 20 000 оголошень
- √ РОБОТА В АВТОБІЗНЕСІ
- √ On-line консультації
- √ Активний форум

Новини
Архів
Форум
Каталог
Передплата
Галерея
Робота
Калькулятор
Акції
Розваги
Комерційні авто
Звук і Тюнінг

Audi 100/A6

1990–1997



В 1994 году компания из Ингольштадта внедрила в серийное производство машину с алюминиевым кузовом - модель A8. С тех пор все Audi прибавили к названию индекс А, хотя кузова из «крылатого» металла не у всех. Переименовали и модель 100 (С4) – после 1994 года она называется Audi A6.

При покупке машины следует быть внимательными – ловкие отечественные дельцы, «одев» Audi 100 в более свежую навеску (бамперы, капот, «поворотники» и пр.), могут выдавать ее за А6. Убедиться в подлинности автомобиля можно по VIN-коду кузова. Десятая его позиция обозначает год выпуска: L – 1990, M – 1991, N – 1992, P – 1993, R – 1994, S – 1995, T – 1996, V – 1997.

Чаще в Украине встречаются Audi 100/A6 с 4-дверным кузовом седан, реже – 5-дверные универсалы Avant. Прочность кузова новой «сотки» была усилена на кручение, а в дорогих версиях этих автомобилей применена комплексная система пассивной безопасности Procon-ten, в которую входят складывающаяся при аварии наподобие телескопической удочки рулевая колонка, airbag и преднатяжители ремней безопасности. Антикоррозионная обработка надежная – кузов машины полностью оцинкован.

Салон автомобиля комфортабельный и просторный – на задних сиденьях легко поместятся трое пассажиров, а при необходимости даже четверо. Благодаря широкому диапазону регулировок водительского кресла за рулем смогут нормально расположиться люди любого роста и телосложения. Все сиденья удобные, причем даже задние оборудованы подголовниками. Но вместе с тем, они немного ухудшают обзорность. К качеству пластиковых деталей и отделочных материалов претензий нет – даже на автомобилях первых годов выпуска они выглядят вполне прилично. В седане нельзя увеличить объем багажника (510 л), а вот в универсале можно – с 390 до 1310 л.



Audi 100/A6 агрегатировались широкой линейкой бензиновых и дизельных двигателей. На украинском рынке чаще встречаются автомобили с бензиновыми моторами. По словам работников фирменной СТО, при нормальной эксплуатации и своевременном обслуживании моторесурс всех силовых агрегатов составляет от 250 до 500 тыс. км (в зависимости от их типа).

В 6-цилиндровых версиях объемом 2,6 и 2,8 л при замене ремня ГРМ через каждые 100 тыс. км желательно вместе с натяжным и обводными роликами поменять и водяной насос. На этих двигателях после 200 тыс. км может подтекать масло из-под прокладки клапанной крышки блока цилиндров и прокладки головки блока цилиндров. Вероятна и поломка гидроопоры двигателя, а на моторе объемом 2,6 л нередко «вылетает» температурный датчик. В 4-цилиндровом бензиновом моторе объемом 2,0 л после «пробега» в 200 тыс. км может дать течь прокладка клапанной крышки и выйти из строя расходомер воздуха или потенциометр дроссельной заслонки. В 5-цилиндровых бензиновых моторах объемом 2,3 л консультировавшие нас специалисты припомнили проблемы с распределителем топлива и регулятором холостого хода.

История

До: Audi 100 (серии 44)

08.90 *Дебют Audi 100 (C4)*

01.91 Полноприводные версии quattro. 2,0-литровый бензиновый мотор и дизель 2,4 л

03.91 Двигатель V6 объемом 2,6 л

07.91 Турбодизель объемом 2,5 л и Audi S4 с двигателем 2,2 л Turbo

08.91 5-дверный универсал Avant

11.91 Audi S4 с бензиновым агрегатом 4,2 л

06.94 Рестайлинг. Модельный ряд переименован в А6 (Q1). Бензиновый двигатель объемом 1,8 л и турбодизель1,9 л

10.95 *Двигатель 2,8 л*

05.97 Выпуск Audi A6 первого поколения прекращен.

После: Audi A6 второй генерации 1997–2004 г. в.


Audi A6 1994–1997 г. в.




Audi 100 Avant 1991–1994 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Audi 100/A6 2,0 i, $	**13660**	**12430**	**11190**	**9955**	**8720**	**7625**
	Пробег, тыс. км	171,1	189,6	208,1	226,6	245,1	263,6
	Audi A6 2,6 i, $	**14615**	**13435**	**12505**	**11635**	-	-
	Пробег, тыс. км	193,3	214,2	235,1	256,0	276,9	297,8
	Дизельные						
	Audi A6 2,5 TD Avant, $	**17960**	**15060**	**12715**	**11090**	-	-
	Пробег, тыс. км	212,8	235,8	258,8	281,8	304,8	327,8

Двигатели

Бензиновые: 4-цилиндр. **1,8 л 20V (125 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ 5-цилиндр. **2,3 л (133 л. с.)** 6-цилиндр. **2,6 л (150 л. с.)** ◆ **2,8 л (174 л. с.)** ◆ **2,8 л 30V (193 л. с.)**

Дизельные: 4-цилиндр. **1,9 л Turbo (90 л. с.);** ◆ 5-цилиндр. **2,4 л (82 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (115 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (140 л. с.)**

«Конек» компании Audi – полноприводные версии quattro, которые были представлены и в семействе 100/A6. Заметим, что они встречаются довольно часто и в процессе эксплуатации зарекомендовали себя достаточно надежными. Трансмиссия quattro, оснащенная межосевым механическим дифференциалом Torsen, который обеспечивает постоянное перераспределение крутящего момента между передними и задними колесами, по словам работников сервиса, очень надежная и в ходе эксплуатации не вызывает каких-либо нареканий. К тому же в Audi 100/A6 трансмиссия quattro имеет принудительную блокировку заднего межколесного дифференциала, которая активизируется с помощью специальной кнопки в салоне и позволяет автомобилю легко выбраться из небольшой грязи. При эксплуатации таких версий необходимо регулярно (через 70 тыс. км) менять масло в заднем редукторе.

Штатной для всех автомобилей была 5-ступенчатая механическая КП, а вот 4-ступенчатая автоматическая устанавливалась только под заказ. Кстати, блок управления «автоматом» оснащался программой DSP (Dynamische Schalt Program с нем. – «программа динамического переключения»), способной оптимизировать переключение передач. Механическая и автоматическая КП надежные. При замене масла через каждые 70 тыс. км в «механике» и «автомате» (вместе с фильтром и прокладкой поддона картера) КП способны без серьезных проблем прослужить достаточно долго. Единственное слабое место – сальники полуосей, которые на машинах, «пробежавших» более 130 тыс. км, могут потечь.

Энергоемкая ходовая часть не только «сглаживает» низкое качество наших дорог, но и обеспечивает автомобилю уверенное движение даже на высоких скоростях. На полноприводных версиях Audi 100/A6 передняя и задняя подвески независимые, а на переднеприводных – задняя полузависимая. В ходовой через 30–40 тыс. км придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости, через 50–60 тыс. км – верхние опоры стоек и сайлент-блоки передних рычагов. Шаровая опора поставляется только в сборе с рычагом, хотя, если не попадать колесами в глубокие ямы, она «ходит» очень долго. Задняя полузависимая подвеска долговечна, а вот в независимой (версии quattro) в среднем через 70 тыс. км придется менять сайлент-блоки задних рычагов и тяги регулировки развала задних колес.

Реечное рулевое управление всех Audi 100/A6 оснащено гидроусилителем. На автомобилях, проехавших более 150 тыс. км, нередко подтекает шланг высокого давления системы гидроусилителя. Наконечники рулевых тяг служат 30–40 тыс. км.

Тормоза очень эффективные благодаря применению дисковых механизмов всех колес, а также системы ABS. Со временем в процессе эксплуатации из-за коррозии могут подклинивать направляющие суппортов (чаще всего задних), поэтому во время замены колодок специалисты рекомендуют очищать и смазывать направляющие. Кроме того, желательно почаще пользоваться стояночным тормозом. Если этого не делать, может приржаветь привод «ручника», и тогда придется заменить весь суппорт в сборе, а это обходится недешево.

Благодаря оцинкованному кузову, качественной сборке, надежности большинства узлов и агрегатов, а также высокому комфорту подержанные Audi 100/A6 пользуются устойчивым спросом. Их покупку можно порекомендовать тем автолюбителям, которые способны удовлетворить «аппетит» этой машины, поскольку стоимость ее обслуживания достаточно высока.


Audi 100 1990–1994 г. в.

Альтернатива: BMW 5-й серии (E34), Mercedes W124, Toyota Camry

Итоги

Высокая пассивная безопасность и стойкость к коррозии ● **Комфортный и просторный салон** ● **Широкая гамма силовых агрегатов** ● **Хорошая курсовая устойчивость** ● **Эффективные тормоза** ● **Энергоемкая подвеска**

Высокая стоимость обслуживания ● **Не слишком долговечные навесное оборудование двигателя и подвеска** ● **Нетрансформируемый багажник (у седанов)**

Audi S4, S6 и S6 Plus

1991–1997





Несмотря на то, что Audi S4, S6 и S6 Plus созданы на базе Audi 100/A6, «эски» представляют собой отдельный модельный ряд. Внешне они практически не отличаются, а определить, что это мощный высокотехнологичный автомобиль, смогут только знатоки.

Базовое оснащение включает центральный замок, полный электропакет, кондиционер, удобные спортивные сиденья Recaro с кожаной или сатиновой отделкой, а для защиты экипажа в случае дорожных происшествий предусмотрена комплексная система пассивной безопасности Proconten, при столкновениях смещающая руль в сторону и подтягивающая ремни безопасности.

Традиционно для моделей Audi кузова всех «эсок» оцинкованы, и на них давалась 10-летняя гарантия от сквозной коррозии.

Салон автомобиля комфортабельный и просторный – на заднем сиденье при необходимости смогут разместиться четверо пассажиров.

Под капотами «эсок» расположены только «заряженные» бензиновые силовые агрегаты: один 5-цилиндровый с турбонаддувом – AAN и два атмосферных 8-цилиндровых – ABH, позаимствованный у бывшего флагмана Audi V8 и его форсированная версия AHK. Турбина мотора AAN служит долго, зато отмечены трещины впускных коллекторов и пластикового корпуса дополнительной «помпы» с электроприводом, предназначенной для более интенсивного охлаждения двигателя.

Моторы V8 согласно немецким стандартам капремонту не подлежат, однако отечественные специалисты научились делать «капиталку», перепрессовывая блок новыми гильзами. После пробега свыше 250 тыс. км в V8 возможны течи масла из-под прокладки клапанной крышки, сальников распределительного и коленчатого валов. Отмечены и выходы из строя лямбда-зондов.

Audi S4, S6 оснащались 5- и 6-ступенчатой «механикой» и 4-ступенчатым «автоматом». Автоматическая КП достаточно надежна. В механических трансмиссиях может выйти из строя синхронизатор первой передачи и иногда ломается педаль сцепления. Со временем во всех КП отмечаются течи масла из-под сальников полуосей.

Для оптимальной реализации крутящего момента и более уверенного движения на высоких скоростях все «эски» оборудовались фирменной полноприводной трансмиссией quattro с механическим дифференциалом Torsen, который обеспечивает постоянное перераспределение крутящего момента между передними и задними колесами. Более того, на машинах, выпущенных до 1994 года, трансмиссия оснащена принудительной блокировкой заднего межколесного дифференциала. Позже функцию блокировки стала осуществлять противобуксовочная система.

История

До: Audi 200 1983–1991 г. в.

01.91 Спортивная модификация Audi S4

08.91 5-дверный универсал S4 Avant

08.92 Новые КП: 6-ступенчатая «механика» и 4-ступенчатый «автомат»

01.93 Версия S4 с бензиновым агрегатом 4,2 л

06.94 Рестайлинг. «Заряженные» модели – S6.

01.97 Самая мощная 326-сильная версия S6 Plus

07.97 Выпуск модификаций S6 и S6 Plus прекращен

После: Второе поколение S6 и RS6 1999–2006 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Audi S4/S6 2,2i 20V	**17415**	**15665**	**14355**	**13190**	**10145**	**9155**
	Пробег, тыс. км	195,5	218,5	241,5	264,5	-	-
	Audi S4/S6 Avant 2,2i 20V	**17775**	**15995**	**14585**	**13230**	**11960**	**10840**
	Пробег, тыс. км	215,9	241,3	266,7	-	-	-

Двигатели

Бензиновые 5-цилиндр.: **2,2 л 20V Turbo (230 л. с.)**
8-цилиндр.: **4,2 л 32V (280 л. с.)** ◆ **4,2 л 32V (326 л. с.)**

В угоду высоким динамическим характеристикам подвеска сделана более мощной и жесткой, поэтому «эски» заметно уступают Audi 100/A6 в плавности хода. Вместе с тем машины с полным приводом отличаются отменной устойчивостью. Передняя и задняя подвески – независимые. Сайлент-блоки передних кованых рычагов «выхаживают» 70–80 тыс. км и меняются отдельно. Шаровые опоры служат долго, но поставляются только вместе с рычагом. Заднюю подвеску придется обслуживать в среднем каждые 70 тыс. км.

Реечное рулевое управление оснащено гидроусилителем, который изменяет усиление в зависимости от скорости движения. Со временем может дать течь шланг высокого давления системы гидроусилителя. Из-за обрыва пыльника рейки и попадания песка и грязи теряют герметичность сальники рейки.

Итоги

+ **Просторный и комфортабельный салон ● Вместительный багажник ● Высокая устойчивость ● Мощные тормоза ● Выдающиеся динамические характеристики ● Коррозионная стойкость ● Взаимозаменяемость деталей кузова и салона с Audi 100/A6**

– **Дорогостоящие запчасти, предназначенные именно для серии «S» ● Жесткая подвеска ● Проблемы с капремонтом 4,2-литровых агрегатов ● Высокий расход топлива ● Проблемы с синхронизатором первой передачи и аккумулятором давления тормозной системы**

Для уверенного замедления с высоких скоростей применена более мощная, чем у Audi 100/A6, тормозная система, позаимствованная у тогдашнего флагмана V8. Все механизмы дисковые, передние – двухпоршневые, а на версии S6 Plus – четырехпоршневые! Тормозная система оснащена отключаемой ABS, мощным гидравлическим усилителем и аккумулятором, накапливающим и поддерживающим давление, необходимое для нормального функционирования системы. На старых машинах аккумуляторы давления выходят из строя. Из-за коррозии могут подклинивать направляющие суппортов (чаще всего задних), поэтому при замене колодок специалисты рекомендуют очищать и смазывать направляющие.

Покупка «заряженных» Audi S4, S6 и S6 Plus рекомендуется как автолюбителям, знающим толк в этих машинах, так и семейным людям, нуждающимся в просторном и комфортабельном транспортном средстве и предпочитающим активную езду.



Альтернатива:
BMW M5 (E34), Mercedes 420E, 500E (W124), Opel Omega 3000, Lotus Omega

Audi A6 II

1997–2004





Второе поколение Audi A6 часто называют настоящей «шестеркой», так как первое семейство этой модели, появившееся в 1994 году, по сути, было «перелицованной» «сотней». А вот A6 1997 модельного года создавалась с чистого листа и в свое время серьезно потеснила своих конкурентов.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	Audi A6 1,8 T, $	30455	27470	24830	22325	20045	18005
	Пробег, тыс. км	47,5	68,6	89,7	110,8	131,9	153,0
	Дизельные						
	Audi A6 2,5 TDi Avant Quattro, $	40340	37070	34400	31135	27865	24595
	Пробег, тыс. км	51,8	74,8	97,8	120,8	143,8	166,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 20V (125 л. с.), 1,8 л 20V Turbo (150 л. с.), 2,0 л 20V (131 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,4 л 30V (170 л. с.)** ◆ **2,8 л 30V (193 л. с.)** ◆ **3,0 л 30V (220 л. с.)** ◆ **2,7 л 30V Biturbo (250 л. с.)** ◆ 8-цилиндр.: **4,2 л 40V (300 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (110 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (130 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,0 л 24V Turbo (155 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V Turbo (179 л. с.)**

Автомобиль представлен наиболее популярным в Украине 4-дверным седаном и 5-дверным универсалом Avant. У «шестерки» отличная коррозионная стойкость, характерная для моделей Audi. Кузова машин оцинкованы, к тому же для снижения веса капот и крышка багажника изготовлены из алюминиевого сплава. Особенность деталей из «крылатого металла» – сложность ремонта. При осмотре машины желательно обратить внимание на работу стеклоочистителей – со временем механизм привода может подклинивать.

Все «шестерки» имеют богатую комплектацию. Наличие климат-контроля, электропакета, подушек безопасности, не говоря уже о таких привычных вещах, как центральный замок, гидроусилитель руля и ABS, скорее правило, чем исключение. По сравнению с одноклассниками грузовой отсек Audi A6 один из самых больших – у седана его объем составляет 550 л.

В Украине чаще встречаются автомобили, оборудованные 1,8-литровым турбированным и 2,4- и 2,8-литровыми бензиновыми моторами, а также турбодизелями 1,9 л и 2,5 л. Моторесурс 4-цилиндровых агрегатов составляет в среднем 300 тыс. км, а 6-цилиндровых – до 500 тыс. км. Газораспределительный механизм многих силовых агрегатов снабжен системой изменения фаз газораспределения. В приводе вариатора фаз ГРМ участвует система смазки мотора, поэтому для бесперебойной работы этого узла необходимо использовать только качественное масло и своевременно его менять. В 6-цилиндровых бензиновых моторах отмечались течи масла из-под клапанной крышки и переднего сальника коленвала, а также пробои высоковольтных проводов. Иногда выходили из строя катушки зажигания. Турбодизельные двигатели зарекомендовали себя не лучшим образом – долговечностью не отличаются гидрокомпенсаторы клапанного механизма и турбины.

Переднеприводные модификации Audi в Украине встречаются чаще, чем полноприводные quattro. Хотя покупки последних можно не опасаться – они достаточно надежны.

«Шестерки» оснащались 5- и 6-ступенчатыми механическими КП, 5-ступенчатым «автоматом» с возможностью ручного переключения передач Tiptronic и бесступенчатым вариатором Multitronic, который встречается нечасто. Самой надежной является «механика». Нет претензий и к гидравлическому приводу сцепления. При покупке машины, оснащенной «автоматом» Tiptronic, желательно проверить режимы его работы – автоматический и ручной. Задержки при переключении или рывки свидетельствуют о том, что с КП не все благополучно.

Подвеска A6 достаточно энергоемкая, а благодаря многорычажной передней конструкции она обеспечивает автомобилю хорошую устойчивость и управляемость. Для снижения веса неподрессоренных масс рычаги выполнены из алюминия и поставляются вместе с сайлент-блоками и шаровыми опорами. Задняя подвеска переднеприводных версий неприхотливая, сайлент-блоки балки «выхаживают» до 100 тыс. км. В версиях quattro сзади применена сложная многорычажная конструкция, которая хотя бы раз в год требует регулировки развала задних колес.

Рулевой механизм реечный, с гидроусилителем. На более дорогих версиях он изменяет степень усиления в зависимости от скорости движения. В наших условиях эксплуатации наконечники рулевых тяг «выхаживают» 50–60 тыс. км.

Тормозная система, снабженная дисковыми механизмами всех колес, достаточно эффективна. Однако слабым ее местом являются фланцы крепления тормозных шлангов к суппорту. Со временем из-под них начинает подтекать жидкость. Повышенному износу подвержены внутренние (по отношению к тормозному диску) тормозные колодки. На машинах первых годов выпуска из-за повреждения разъемов подключения датчиков возникают проблемы с ABS.

Audi A6 по праву считается одним из лучших автомобилей бизнес-класса. Этот статус подкреплен высоким качеством изготовления, должным уровнем комфорта, отличными ездовыми характеристиками и престижем марки.

История

До: **Audi 100/A6 1990–1997 г. в.**
03.97 Дебют Audi A6 II
02.98 5-дверный универсал Avant
02.99 Бензиновые двигатели – 2,7 л Biturbo и 4,2 л
05.01 Рестайлинг
После: **Audi A6 III с 2004 г.**

Итоги

+ **Широкое предложение на рынке подержанных автомобилей ● Высокая коррозионная стойкость ● Богатая комплектация и соответствующий уровень комфорта ● Вместительный багажник ● Хорошие управляемость и устойчивость (особенно в версиях quattro)**

– **Дорогостоящие обслуживание и запчасти ● Сложность ремонта алюминиевых деталей ● Недолговечность тормозных шлангов ● Чувствительность к качеству горюче-смазочных материалов ● Возможны проблемы с турбодизельными двигателями**



Альтернатива:
Mercedes E-Klasse (W210),
BMW 5-й серии (E39),
Nissan Maxima (A32)

Audi A8 I

1994–2002





Презентуя Audi A8, ее создатели нанесли сокрушительный удар по конкурентам – в машине применялись передовые технологии, некоторые из них так и остались недоступными для других моделей представительского класса – полностью алюминиевый кузов и полноприводная трансмиссия.

Автомобиль выпускался в двух модификациях – седаны со стандартной и увеличенной колесной базой. Особенность A8 – алюминиевый кузов. Сочетание штампованных и литых деталей с алюминиевыми профилями образует пространственную раму, к которой крепятся наружные алюминиевые панели. В результате – высокая прочность кузова, хорошая коррозионная устойчивость, существенная экономия веса и, как следствие, уменьшение расхода топлива. Недостаток данной конструкции – сложность ремонта кузовных панелей. Как правило, эти детали не рихтуются, да и обычная аргоновая сварка не годится – после ее применения алюминий начинает корродировать. Со временем перегнивает плюсовой провод, подающий питание от аккумулятора, расположенного в багажнике, а также выходят из строя моторчики электроприводов наружных зеркал.

История

До: Audi V8 1988–1994 г. в.

02.94 Дебют Audi A8.

01.95 Бензиновый мотор V8 объемом 3,7 л

01.96 Версия S8. Силовой агрегат объемом 2,8 л с 30-клапанной головкой блока цилиндров

05.97 2,5-литровый турбодизель

08.98 Модернизация модели

01.99 Турбодизель объемом 3,3 л с системой непосредственного впрыска топлива

07.00 Версия Long с мотором объемом 6,0 л

После: Второе поколение Audi A8 с 2002 г.

В Украине встречаются преимущественно автомобили, оснащенные бензиновыми моторами V8 объемом 3,7 л и 4,2 л. Реже – с двигателем V6 (2,8 л). Цилиндры 8-цилиндровых двигателей отлиты единым алюминиевым блоком, и их нельзя проточить под ремонтный размер поршней. Причина этого – специальное износостойкое напыление цилиндров. Так что по заводским нормам «капиталка» подразумевает замену блока цилиндров целиком, хотя отечественные специалисты научились делать ремонт, перепрессовывая блок новыми гильзами цилиндров. Немалые затраты потребуются для банальной замены ремня ГРМ – чтобы провести эту процедуру, необходим демонтаж навесного оборудования. Характерные неисправности – выход из строя датчика расходомера воздуха и износ топливного насоса струйного типа.

Большинство версий этого представительского седана оборудованы фирменной полноприводной трансмиссией quattro. Она оснащена межосевым механическим дифференциалом Torsen, который обеспечивает постоянное перераспределение крутящего момента между передними и задними колесами. Как отмечают специалисты, quattro очень надежна и не вызывает каких-либо нареканий в ходе эксплуатации.

Многие A8 оснащены 5-ступенчатой автоматической КП Tiptronic немецкой фирмы ZF с возможностью ручного переключения передач. Блок управления «автоматом» способен изменять алгоритм переключения передач, подстраиваясь под различные стили езды. Основные неисправности «автомата» – выход из строя передачи заднего хода и подтекание сальника хвостовика. В версиях quattro, выпущенных в 1994–97 гг., часто пропускают масло сальники вала, передающего крутящий момент от «раздатки» к переднему редуктору.

5-ступенчатая «механика» встречается редко – в основном на переднеприводных версиях с маломощными моторами V6. Как отметили специалисты, эта КП очень надежна и в процессе эксплуатации проблем с ней не возникает.

Подвеска достаточно энергоемкая и комфортная, хотя несколько жестче, чем у Mercedes S-Klasse. Все A8 имеют небольшой клиренс – всего 120 мм. Передняя и задняя подвески – независимые многорычажные. Они смонтированы на специальных подрамниках и оснащены стабилизаторами поперечной устойчивости. Впереди применены по четыре рычага на каждую сторону: 2 верхних и 2 нижних, которые выполнены вместе с шаровыми опорами. Эти детали для снижения веса неподрессоренных масс изготовлены из алюминия. На машинах первых годов выпуска нижние «шаровые» на наших дорогах выхаживали 20–30 тыс. км. После 1996 года рычаги усовершенствовали, и срок их службы увеличился вдвое. А вот задняя многорычажка «неубиваемая» – сайлент-блоки рычагов служат около 200 тыс. км, да и меняются отдельно от рычагов.

Тормозная система A8 эффективна. Правда, долговечностью не отличаются провода передних датчиков ABS – они «держатся» всего 2-3 года.

При покупке желательно обращать внимание на машины помоложе, поскольку старые A8, как правило, имеют большой пробег и вскоре могут потребовать серьезных затрат на восстановление изношенных узлов и агрегатов.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Audi A8 2,8i Quattro, $	38300	34195	30375	26775	23410	19875
	Audi A8 3,7i Quattro, $	41250	36065	30680	25875	21300	-
	Пробег, тыс. км	90,9	112,3	133,8	155,1	176,5	197,9
	Дизельные						
	Audi A8 2,5 TDi , $	39880	34700	30040	25220	20930	17900
	Пробег, тыс. км	90,9	112,3	133,8	155,1	176,5	197,9

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндровый: **2,8 л 30V (193 л. с.)**

8-цилиндровые: **3,7 л 40V (260 л. с.)** ◆ **4,2 л 40V (310 л. с.)** ◆ **4,2 л 40V (360 л. с.)**

12-цилиндровый: **6,0 л 48V (420 л. с.)**

Дизельные 6-цилиндровый: **2,5 л 24V (180 л. с.)** ◆ 8-цилиндровый:**3,3 л 32V (224 л. с.)**

Итоги

Легкий и прочный алюминиевый кузов ● Высокая пассивная безопасность ● Комфортабельный салон ● Хорошая устойчивость и управляемость ● Эффективные тормоза ● Мощные двигатели

Высокая стоимость автомобиля, запчастей и обслуживания ● Большой пробег ● Сложность ремонта алюминиевых кузовных деталей ● Небольшой дорожный просвет ● Большой расход топлива



Альтернатива:
Mercedes S-Klasse (W 140), BMW 7-й серии (E38), Lexus LS400

BMW 3-й серии (E30) 1982–1990





Многие приверженцы мюнхенской марки, которые по финансовым причинам не могут себе позволить купить «тройку» с кузовом E36 или «пятерку» (E34), останавливают свой выбор на «тройке» (E30). Эти машины в народе прозвали «переходными», так как в гамме моделей 3-й серии они заняли промежуточное положение между первым поколением (E21) и третьим (E36).

Сегодня кузова многих «троек» (E30) поражены коррозией. Ее часто можно увидеть на передних панелях под ветровым стеклом, на переднем и заднем «фартуках» кузова, в нижней части багажника и дверных филенок, на порогах. Не редкость следы ржавчины на отражателях передних фар. Не отличается большой «живучестью» и выхлопная система. В седанах возможно проникновение воды через уплотнения задних фонарей и растрескивание резиновых уплотнителей задней двери.

Интерьер выполнен в стиле баварских моделей середины 70–90-х годов – левая часть приборной панели и центральная консоль развернуты в сторону водителя. Высокий центральный тоннель и немного громоздкое торпедо вызывают ощущение очень плотной посадки на передних сиденьях, хотя, впрочем, и сзади достаточно тесно. Со временем на всех «тройках» протирается обивка передних сидений и выходит из строя механизм регулировки высоты кресла. Нередко на щитке приборов растрескиваются дорожки электронной платы возле контактных разъемов, из-за чего «пропадают» показания температуры охлаждающей жидкости, уровня топлива и т. п.

Длина седана и универсала одинакова – 4320 мм, и их багажники одни из наименьших среди одноклассников. Правда, в универсале размер грузового отсека можно увеличить, а вот в седане – нельзя, поскольку заднее сиденье не складывается.

Ресурс двигателей при условии правильного и своевременного обслуживания составляет 300–500 тыс. км. Неудачными двигателями считаются 4-цилиндровые 1,6-литровые, в которых хлопот доставляет карбюратор с электронным управлением, «выдавая» неправильную рабочую смесь и нестабильные обороты на холостом ходу, а также 1,8-литровые, в которых отмечены обрывы ремня ГРМ. Слабые места системы охлаждения – недолговечные вискомуфта вентилятора и пробка расширительного бачка, в которой установлен клапан сброса излишнего давления. Проблемы с этими узлами нередко приводят к перегреву двигателей. Особенно к нему чувствительны знаменитые рядные «шестерки».

Все автомобили оборудовались 4-или 5-ступенчатой механической КП. Ранние модели с 4-цилиндровыми двигателями оснащались 3-ступенчатым «автоматом», а более «свежие» 4-цилиндровые и все 6-цилиндровые – 4-ступенчатым. Со временем в «механике» изнашиваются втулка кулисы переключения передач, подшипники первичного и промежуточного валов, а также теряет герметичность сальник хвостовика КП.

В подвеске удачно сочетаются спортивные настройки и относительная плавность хода. Все детали ходовой части достаточно «живучие», и лишь через 60–80 тыс. км, учитывая наши дороги, приходится менять шаровые опоры.

Реечное рулевое управление достаточно острое, к тому же более дорогие комплектации оборудовались гидроусилителем. Все «тройки» отличаются хорошей управляемостью.

Тормоза «троек» – эффективные, и единственную претензию можно предъявить к стояночному тормозу, который в большинстве машин не функционирует. Его регулировка требует квалифицированного подхода, поэтому часто владельцы не обращаются на СТО, закрывая глаза на эту проблему.

Благодаря спортивному характеру автомобили BMW снискали огромную популярность во всем мире. Многим владельцам импонирует мощность и динамика этих машин, хотя это и влечет повышенный износ многих узлов и агрегатов.

История

До: BMW 3-й серии (E21) 1975–1982 г. в.

11.82 Старт BMW 3-й серии (E30)
09.83 4-дверные седаны
12.84 Установка катализаторов и АКП
12.85 BMW 325ix, 324d и кабриолет 325i
08.86 BMW M3
02.88 Универсалы Touring
09.88 Рестайлинг всех моделей
10.89 Седан 318i с двигателем 1,8 л

После: BMW 3-й серии (E36) 1990-1998 г. в. Универсал (E30) Touring продолжает выпускаться до 1995 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1990	1989	1988	1987	1986	1985
	Бензиновые						
	BMW 318i (E30), $	**4475**	**4075**	**3715**	**3375**	**3055**	**2770**
	Пробег, тыс. км	225,9	239,8	253,7	267,6	281,5	295,4
	Бензиновые						
	BMW 324d Touring (E30), $	**6035**	**5165**	**4465**	**3905**	**3345**	**2785**
	Пробег, тыс. км	250,1	266,5	282,9	299,3	315,7	332,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (100 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **1,8 л (105 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,3 л (200 л. с.)**
6-цилиндровые: **2,0 л (129 л. с.)** ◆ **2,3 л (139 л. с.)** ◆ **2,5 л (170 л. с.)**
Дизельный 4-цилиндр.: **2,4 л (115 л. с.)**



Альтернатива: Mercedes W201, Audi 80/90 (Q89), Mazda 626 (GD)

Итоги

+ Мощные двигатели ● Невысокая цена автомобиля ● Крепкая подвеска ● Хорошие тормоза

– Многие машины сильно изношены ● Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Выходит из строя вискомуфта вентилятора системы охлаждения ● Неисправности стояночного тормоза

BMW 3-й серии (E36) 1990–1998



Это поколение баварских «троек» наиболее распространено в Украине – машины еще не слишком старые и привлекают покупателей спортивным имиджем, подкрепленным мощными двигателями и тормозами, а также хорошими управляемостью и устойчивостью на высоких скоростях.

В отличие от предшественника, «тройка» (E36) характеризуется неплохой коррозионной стойкостью. Баварцы давали на кузов 6-летнюю гарантию от сквозной коррозии, и даже по истечении этого срока найти следы ржавчины достаточно сложно.

Вместе с тем, у автомобилей отмечены некоторые негативные качества. Часто неисправен центральный замок, самопроизвольно отпирающий одну или несколько дверей. Завышенная «корма» ограничивает обзорность при движении задним ходом. На высоких скоростях (свыше 140 км/ч) дает о себе знать слабая шумоизоляция. И у всех машин по-прежнему небольшой багажник – один из наименьших среди конкурентов. Кроме того, его объем нельзя увеличить на большинстве модификаций (исключение составляют Compact и Touring).

Место пилота «тройки» (E36) хорошо спланировано и может послужить образцом эргономики. Все органы управления расположены удобно, информация со щитка приборов легко считывается, да и посадка за рулем не вызывает никаких замечаний. Для водительского сиденья, кроме привычных настроек (регулировка подушки в продольной плоскости и угла наклона спинки) предусмотрено изменение высоты. К тому же более дорогие комплектации оснащены регулировкой высоты рулевой колонки, а кресло водителя имеет выдвижную поддержку для ног. Центральная консоль немного развернута в сторону водителя. А вот на заднем сиденье менее удобно – троим пассажирам там тесно, к тому же высокий центральный тоннель мешает нормальной посадке среднего пассажира. Высокие люди ощутят недостаток свободного места над головой, а за счет низкого расположения подушек передних кресел задние пассажиры не могут поставить под них ноги.



Линейка двигателей «троек» включает 9 бензиновых агрегатов: три 4-цилиндровых, начиная от самого слабенького объемом 1,6 л и заканчивая 16-клапанным 1,8 л, а также шесть 6-цилиндровых «24-клапанников» – от мотора объемом 2,0 л до агрегата спортивной M3 объемом 3,2 л. Для приверженцев «тракторных» двигателей предусмотрены турбодизели: один 4-цилиндровый объемом 1,8 л и два 6-цилиндровых объемом 2,5 л с системой промежуточного охлаждения воздуха наддува – Intercooler. Моторесурс до замены поршневых колец в среднем составляет не менее 300 тыс. км.

При покупке машины с 4-цилиндровым двигателем следует внимательно отнестись к своевременной замене ремня ГРМ – игнорирование этого требования часто становилось причиной преждевременного выхода силового агрегата из строя. А вот у всех 6-цилиндровых моторов и 4-цилиндрового «16-клапанника» объемом 1,8 л газораспределительный механизм приводится в действие металлической цепью, которая рассчитана на весь срок эксплуатации двигателя, а ее натяжение регулируется автоматически с помощью гидронатяжителя. Регулировка зазоров клапанов осу-

История

До: BMW 3-й серии E30 1982–1990 г. в.

12.90 Старт 4-дверного седана BMW 3-й серии (E36)
10.91 Турбодизельная версия 325 td
01.92 2-дверное купе 318 is , 320i , 325i
09.92 Старт BMW M3
01.93 Кабриолет Convertible
10.93 Новая турбодизельная версия 325 tds
06.94 3-дверный хэтчбек Compact
08.94 Турбодизельная модификация 318 tds, 318 Compact, седан M3
01.95 BMW 328i
06.95 На смену универсалу серии (E30) приходит (E36) Touring
09.95 Версия M3 с бензиновым мотором 3,2 л

После: BMW 3-й серии (E46) 1998–2004 г. в.





Альтернатива: Audi 80 (B4), Mercedes C-klasse (W202), Alfa Romeo 155

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	BMW 318i (E36), $	14540	12630	10955	9460	8065	6935
	Пробег, тыс. км	152,1	170,0	187,9	205,8	223,7	241,6
	Дизельные						
	BMW 325tds Touring (E36), $	16150	14325	12570	10925	9325	7705
	Пробег, тыс. км	162,4	181,5	200,6	219,7	238,8	257,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (100 л. с.)** ◆ **1,8 л (113 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (140 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,0 л 24 V (150 л. с.)** ◆ **2,5 л 24 V (170 л. с.)** ◆ **2,5 л 24 V (192 л. с.)** ◆ **2,8 л 24 V (193 л. с.)** ◆ **3,0 л 24 V (286 л. с.)** ◆ **3,2 л 24V (321 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,8 л Turbo (90 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,5 л Turbo (115 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo Intercooler (143 л. с.)**

ществляется с помощью гидрокомпенсаторов. Кроме того, большинство 6-цилиндровых моторов, выпущенных после 1992 года (исключение – М3 3,0 л, 286 л. с. и 2,5 л, 170 л. с.), оснащены системой Vanos, изменяющей в зависимости от режимов работы двигателя фазы газораспределения. Претензий к этой системе у специалистов нет. Правда, для ее беспроблемной работы требуется своевременная замена масла и применение только качественной смазки.

Турбодизельные агрегаты достаточно надежны и вполне нормально «переваривают» отечественное дизтопливо. Хотя нужно учесть, что в случае каких-либо неполадок ремонт дизельного мотора обходится дороже, чем бензинового.

У всех 6-цилиндровых двигателей частенько подтекает прокладка поддона картера, а в бензиновых агрегатах со временем от картерных газов засоряется клапан регулировки холостого хода.

Слабые места системы охлаждения, провоцирующие перегрев двигателя, те же, что и у предшественника: вискомуфта вентилятора охлаждения и пробка расширительного бачка, снабженная клапаном сброса избыточного давления. Особенно чувствительны к перегреву рядные 6-цилиндровые агрегаты.

BMW 3-й серии (E36) оснащались 5-ступенчатыми механическими КП (М3 – 6-ступенчатой) и 4- или 5-ступенчатыми автоматическими. В «механике» часто подтекает сальник кулисы рычага переключения передач и сальник хвостовика. Главным же условием долговечности работы автоматических КП является своевременная замена масла вместе с фильтром и прокладкой поддона картера. На старых машинах нужно проверить состояние эластичной муфты карданного вала – она нередко требует замены.

Передняя и задняя подвески «троек» (E36) – независимые и к тому же оснащены стабилизаторами поперечной устойчивости. Для удешевления производства 3-дверный хэтчбек Compact снабдили задней подвеской от предшественника (E30), все остальные оборудованы новой 4-рычажной. В целом ходовая часть «троек» достаточно живучая. К примеру, сайлент-блоки передних и задних рычагов служат около 100 тыс. км. Шаровые опоры также «выхаживают» достаточно долго и меняются отдельно от рычага. Причем чаще всего выходит из строя наружная опора (каждый рычаг оснащен двумя «шаровыми»).

Реечное рулевое управление достаточно острое и обладает хорошей обратной связью. Все «тройки» оснащены гидроусилителем руля, в котором со временем разбиваются шаровые шарниры рулевых тяг и, что хуже всего, текут сальники рейки.

Тормозная система обеспечивает эффективное замедление даже с высоких скоростей, чему способствует ABS, устанавливаемая в стандартной комплектации. Маломощные версии (до 115 л. с.) оснащались передними дисковыми вентилируемыми тормозными механизмами и задними барабанными, остальные – всеми дисковыми. Стояночный тормоз с «секретом» – предварительное натяжение троса регулируется сначала на тормозных барабанах, а окончательно – возле рычага «ручника» внутри салона.

Небольшие, динамичные и относительно недорогие (особенно если сравнивать с «сородичами» BMW 5-й и 7-й серии) модели 3-й серии пользуются стойким спросом у молодых амбициозных покупателей. Однако, приобретая «тройку», нужно быть готовым к тому, что сэкономить на запчастях и обслуживании не удастся, – за громкое имя марки придется платить. Имидж динамичной модели провоцирует водителей на активную езду, поэтому найти «тройку» в хорошем состоянии нелегко.

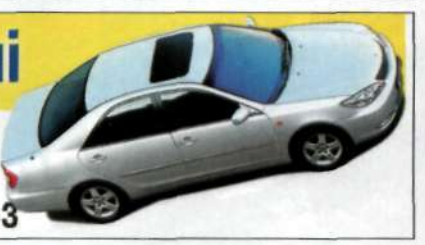
Итоги

Широкая гамма модификаций ● Высокая коррозионная стойкость ● Хорошая эргономика кресла пилота ● Мощные и надежные двигатели ● Долговечная подвеска

Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Плохая обзорность вследствие завышенной «кормы» ● Маленький нетрансформируемый багажник ● Неудобная «галерка» ● Возможна течь масла из-под сальников кулисы рычага переключения передач, хвостовика КП и рулевой рейки ● Недолговечность вискомуфты вентилятора охлаждения и пробки расширительного бачка

Реклама

АВТ ОАЙЛЕНД
ТОВ «Авто-Айленд»
Комісійні автомобілі
Послуги комісійного майданчика.
Обмін · Викуп
Продаж • Кредит • Trade-in
Прийом на комісію • Передпродажна підготовка
Київ, бул. Івана Лепсе, 10, тел. (044) 496-2135, (067) 444-2253



ВСЕ ПРО ВАНТАЖІВКИ

та не тільки...

Тест-драйви

Репортажі з автосалонів

Огляди ринку

Корисні поради

6000 об'яв купівлі-продажу

ПЕРЕДПЛАТНИЙ
ІНДЕКС
06212

ЧИТАЙТЕ В ЖУРНАЛІ



BMW (E 34)

1988–1995





Несмотря на солидный возраст автомобилей третьего поколения BMW 5-й серии (E34), они все еще вызывают интерес многочисленных отечественных поклонников баварской компании. Да и неудивительно, ведь приобрести этот престижный седан бизнес-класса можно относительно недорого.

Машина считается одной из наиболее удачных моделей 5-й серии. В отношении коррозионной устойчивости замечаний немного. На уже порядком «потрепанных» экземплярах встречается ржавчина нижней кромки багажника и отражателей передней оптики. Со временем появляются трещины возле опорных стаканов задних амортизаторов, а также на фартуке под задним бампером в районе правого фонаря.

В салоне комфортно разместится только четыре человека. Троим сзади будет немного тесновато. Да и пассажиру, усевшемуся на «галерке» посередине, будет мешать высокий центральный тоннель пола. Для комфорта задних пассажиров конструкторы предусмотрели два дополнительных дефлектора обдува системы вентиляции и обогрева салона. Многие автомобили оснащались не только традиционной «печкой», но кондиционером или климат-контролем.

Багажник наиболее распространенной в Украине модификации с кузовом седан один из наименьших в классе – 420 л. У довольно редко встречающихся универсалов BMW Touring багажник тоже мал – 460 л. Хотя при необходимости его можно увеличить до 1450 л, сложив задние сиденья, что невозможно в седане.

Двигатели BMW – предмет особой гордости немецкой марки. Их выбор достаточно широк, и все агрегаты надежные и мощные. Рекомендуем остановить свой выбор на машинах с моторами серии M50 объемом 2,0 л (150 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.), а также M60 – 3,0 л (218 л. с.) и 4,0 л (286 л. с.), оборудованными 24- и 32-клапанными головками блока цилиндров соответственно. Они не только более мощные, чем остальные агрегаты, но и требуют меньше вмешательства – их газораспределительный механизм приводится в действие цепью. В других двигателях нужно каждые 60 тыс. км менять ремень ГРМ. В «пятерках», выпущенных до 1992 года, нередко выходит из строя водяной насос. А вот в дизельных версиях может подтекать охлаждающая жидкость из-под резиновых шлангов, установленных между радиатором и блоком цилиндров.

Как правило, BMW 5-й серии (E34) – заднеприводные автомобили, поэтому зимой или на мокрой дороге они требуют более аккуратного управления. Полноприводные версии iX встречаются у нас достаточно редко, к тому же они дороже и сложнее в обслуживании, чем «заднеприводники».

История

До: BMW 5-й серии (E 28) 1981–1987 г. в.

01.88 Старт BMW 5-й серии (E34)

03.88 Дизельная версия 524 td

01.89 Дебют M5 с двигателем объемом 3,5 л (315 л. с.)

05.90 Моторы M50 объемом 2,0 л и 2,5 л

09.91 Старт полноприводной версии 525 iX

11.91 4-цилиндровый двигатель объемом 1,8 л

01.92 Универсалы Touring 520 i, 525 i и 525 iX

04.92 BMW M5 с мотором 3,8 л (327 л. с.)

05.92 BMW M5 с двигателем 3,8 л (340 л. с.)

10.92 Дебют BMW M5 Touring. 8-цилиндровые силовые агрегаты объемом 3,0 л и 4,0 л

01.93 Рестайлинг. На смену 524 td пришла версия 525 td

После: BMW 5-й серии (E39) 1995–2003 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	BMW 525i 2,5, $	11795	10495	9385	8355	7405	6560
	Пробег, тыс. км	223,9	243,8	263,7	283,6	303,5	323,4
	Дизельные						
	BMW 525td 2,5, $	12840	11120	9625	8130	6635	5140
	Пробег, тыс. км	223,9	243,8	263,7	283,6	303,5	323,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровый распр. впр.: **1,8 л (115 л. с.);**

6-цилиндровые распр. впр.: **2,0 л (129 л. с.)** ◆ **2,0 л 24V (150 л. с.)** ◆ **2,5 л (170 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V (192 л. с.)** ◆ **3,0 л (188 л. с.)** ◆ **3,5 л (211 л. с.)** ◆ **3,5 л 24V (315 л. с.)** ◆ **3,8 л 24V (327 л. с.)** ◆ **3,8 л 24V (340 л. с.)**

8-цилиндровые распр. впр.: **3,0 л 32V (218 л. с.)** ◆ **4,0 л 32V (286 л. с.)**

Дизельные 6-цилиндровые: **2,4 л Turbo (115 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (143 л. с.)**

В механической КП при большом пробеге (свыше 300 тыс. км) может разбиться кулиса рычага переключения передач, нарушиться герметичность сальника кулисы и заднего сальника коробки, а также способны выйти из строя синхронизаторы включения второй передачи. А вот в «автомате» со временем нередко теряет герметичность прокладка поддона картера. Крестовины карданного вала и ШРУСы полуосей заднего моста обычно служат очень долго.

Ходовая часть отличается умеренной жесткостью, и даже на высоких скоростях автомобиль уверенно держит дорогу. Способствует этому независимая подвеска передних и задних колес со стабилизатором поперечной устойчивости. В целом «ходовая» BMW 5-й серии – практически «неубиваемая», а чаще всего, через каждые 80 тыс. км, замены требуют шаровые опоры.

Рулевое управление характеризуется высокой четкостью и хорошей обратной связью. За это стоит благодарить гидроусилитель с изменяемой степенью усиления.

К тормозной системе особых претензий нет. Ее эффективности способствуют дисковые механизмы впереди и сзади, а также система ABS, которой оснащено большинство модификаций. Из характерных проблем стоит отметить неисправность ручника.

Благодаря неплохой управляемости, несколько жестковатой подвеске и мощным двигателям модель интересна активным драйверам. Вместе с тем автомобилисты должны простить этой машине некоторые серьезные недостатки – тесноватую «галерку» и маленький багажник. При покупке важно тщательно проверить техническое состояние облюбованного экземпляра, поскольку машина может оказаться сильно изношенной.

Итоги

+ **Большой выбор мощных двигателей** ● **Эффективные тормоза** ● **Крепкая подвеска** ● **Хорошая управляемость**

– **Высокая стоимость запчастей** ● **Маленький объем багажника** ● **Многие экземпляры сильно изношенны**



Альтернатива:
Audi 100/A6, Mercedes W124, Toyota Camry (10)

BMW 5-й серии (E39) 1995–2003





Несмотря на то, что «пятерка» в кузове E39 уже четыре года числится в разряде подержанных автомобилей, ее стоимость все еще достаточно высока и соответствует классу машины.

Кузов BMW 5-й серии очень крепкий. Кроме того, в него встроена так называемая защитная капсула салона: сидящих внутри оберегают шесть подушек безопасности, которые входят в стандартную комплектацию. Коррозия не свойственна E39. Во-первых, металл защищен качественным лакокрасочным и антикоррозионным покрытием, во-вторых, нижние части кузова оцинкованы. Более того, некоторые панели изготовлены из алюминиевого сплава. Оборотная сторона медали – детали из «крылатого» металла сложно рихтовать.

Салон «пятерки» не слишком большой. Впереди смогут удобно разместиться даже высокие люди, а вот на заднем сиденье будет комфортно только двум пассажирам. Наличие климат-контроля, электропакета, подушек безопасности, не говоря уже о таких привычных вещах как центральный замок, гидроусилитель руля и ABS, – скорее правило, чем исключение. После рестайлинга создатели оснастили 5-ю серию мультифункциональным ключом со встроенным микрочипом, на котором хранится вся информация об автомобиле. Завести машину другим ключом невозможно. Объем багажника «пятерки» – наименьший среди одноклассников. К тому же складывающиеся задние сиденья, позволяющие увеличить его объем, встречаются редко.

История

До: BMW 5-й серии (E34) 1988–1995 г. в.

03.97 Универсал Touring

08.98 Турбодизель Common Rail

03.01 Рестайлинг

После: BMW 5-й серии (E60) с 2003 г.

Особенность двигателей E39 – их блоки цилиндров, выполненные из алюминиевого сплава, не рассчитаны на капремонт, хотя отечественные специалисты научились продлевать им жизнь путем гильзования цилиндров. Несмотря на то, что рекомендованный заводом-изготовителем межсервисный интервал замены моторного масла составляет 20–25 тыс. км, для долговечной работы силового агрегата желательно менять смазку каждые 8–10 тыс. км. Кстати, качественного масла требует и система Vanos, которая за счет изменения фаз газораспределения оптимизирует работу двигателя во всех режимах. Слабые места моторов – со временем трескаются пластиковый корпус термостата и расширительный бачок системы охлаждения, провоцируя утечки антифриза. Отмечены также выходы из строя диафрагмы клапана вентиляции картерных газов, что проявляется в неустойчивой работе агрегата и повышенном расходе топлива. В 8-цилиндровых моторах M62 нередко выходит из строя генератор, корпус которого имеет жидкостное охлаждение, а также подтекает масло из-под прокладки клапанной крышки.

Все «пятерки» E39 – заднеприводные автомобили, которые оснащались 5- и 6-ступенчатыми механическими КП и 5-ступенчатыми «автоматами» Tiptronic. АКП устанавливалась на все 8-цилиндровые версии, но нередко встречается и на рядных «шестерках». При неаккуратной езде есть риск погнуть поддон и вывести из строя фильтр, что впоследствии может привести к поломке «автомата». О том, что поддон даже незначительно был погнут, косвенно свидетельствует течь масла из-под его прокладки. Со временем (после пробега 150 тыс. км) и в «механике», и в «автомате» отмечены течи масла из-под хвостовика КП. К тому же, в механической коробке теряет герметичность сальник кулисы переключения передач.

Подвеска «пятерки» в меру жесткая, но при этом достаточно энергоемкая. Для уменьшения веса неподрессоренных масс некоторые ее детали выполнены из алюминиевого сплава. Более того, из «крылатого металла» сделаны передний и задний подрамники, тормозные суппорты и даже корпуса амортизаторных стоек. Благодаря этому удалось снизить вес машины, а также добиться отличной устойчивости и управляемости. Ходовая долговечная – на наших дорогах способна продержаться около 150 тыс. км.

Рулевое управление реечного типа на многих версиях оснащено гидроусилителем, изменяющим степень усилия в зависимости от скорости. Это значительно повышает безопасность управления на высоких скоростях. Слабое место – рулевые тяги, которые поставляются вместе с наконечниками. Кроме того, в версиях, предназначенных для восточноевропейского рынка и оборудованных пакетом «плохая дорога», отмечены деформации рулевой тяги. Причина – в изменении кинематики рулевого за счет установки легкосплавных проставок между стаканом кузова и амортизационной опорой, повышающих клиренс автомобиля. После пробега 150 тыс. км отмечен износ пары червяк – рейка и втулок рулевого, кроме того, теряют герметичность шланги гидроусилителя в местах стыковки резины и металлических фланцев.

Автомобиль бизнес-класса BMW 5-й серии (E39) весьма надежен, но его ремонт влетает в копеечку.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	BMW 520i, $	**33675**	**29225**	**25610**	**23050**	-	-
	BMW 525i, $	**36320**	**31345**	**27060**	**23450**	-	-
	Пробег, тыс. км	66,0	86,3	106,6	126,9	147,2	167,5
	Дизельные						
	BMW 520d Touring, $	-	**26570**	**25055**	**23810**	-	-
	Пробег, тыс. км	66,0	86,3	106,6	126,9	147,2	167,5

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндр.: **2,0 л 24V (150 л. с.)** ◆ **2,2 л 24V (170 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V (170 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V (192 л. с.)** ◆ **2,8 л 24V (193 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (231 л. с.)**

8-цилиндр.: **3,5 л 32V (235 л. с.)** ◆ **4,4 л 32V (286 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **2,0 л 16V Turbo (136 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,5 л Turbo (143 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V Turbo (163 л. с.)** ◆ **2,9 л 24V Turbo (193 л. с.)**

Итоги

Крепкий кузов ● **Хорошая защита от коррозии** ● **Энергоемкая подвеска**

Сложность ремонта алюминиевых деталей ● **Наименьший объем багажника среди одноклассников** ● **Недолговечность рулевых тяг**



Альтернатива:
Audi A6 II, Mercedes E-Klasse (W210), Toyota Camry (20)

BMW 7-й серии (E32) 1986–1994





BMW 7-й серии пользуется спросом преимущественно у тех автомобилистов, которым часто приходится ездить по загородным трассам. Благодаря большой массе и мощным двигателям «семерка» уверенно держится на высоких скоростях, а достойный комфорт позволяет водителю и его попутчикам не уставать даже при длительных переездах.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1994	1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые						
	BMW 730i (E32) 3,0i, $	**10550**	**9270**	**8220**	**7270**	**6445**	**5700**
	Пробег, тыс. км	187,4	202,7	218,0	233,3	248,6	263,9
	BMW 750i (E32) 5,0i, $	**12815**	**11035**	**9665**	**8500**	**7575**	**6615**
	Пробег, тыс. км	187,4	202,7	218,0	233,3	248,6	263,9

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндровые: **3,0 л (188 л. с.)** ◆ **3,5 л (220 л. с.)**
8-цилиндровые: **3,0 л 32V (218 л. с.)** ◆ **4,0 л 32V (286 л. с.)**
12-цилиндровый: **5,0 л (300 л. с.)**

BMW 7-й серии (E32) выпускалась только с 4-дверным кузовом седан. При этом гамма модификаций включала две версии: с обычной базой и удлиненной на 114 мм – iL. Хотя последние встречаются в Украине редко.

Салон «семерки» соответствует классу автомобиля – все детали интерьера выполнены очень качественно и тщательно подогнаны, а отделочные материалы неплохо выдерживают испытание временем. Единственное слабое место – боковая поддержка кресла пилота, которая постепенно протирается. Внутри очень просторно, сзади удобно сидеть, даже закинув ногу на ногу, а «галерка» удлиненной версии iL вообще предполагает массу свободного места. Способствует комфорту внутри «семерки» и неплохая шумоизоляция. Объем багажника впечатляет – 500 л, но у него большая погрузочная высота.

Линейка силовых агрегатов состоит всего из 5 бензиновых двигателей: рядных «шестерок» семейства M30 3,0 л и 3,5 л, V8 нового семейства M60 3,0 л и 4,0 л с 32-клапанными головками блока цилиндров, а также 12-цилиндрового агрегата объемом 5,0 л. Согласно «бюргеровским» стандартам, 5,0-литровый мотор «одноразовый» и ремонту не подлежит. Но отечественные умельцы-мотористы умудряются перепрессовывать блок цилиндров чугунными гильзами и после этого делают «капиталку». Автомобили, оснащенные 5,0-литровыми двигателями, как правило, сильно изношены. У таких агрегатов часто встречаются течи масла, особенно из-под заднего сальника коленвала, клапанной крышки и поддона картера. Двигатели M60 V8 очень требовательны к качеству топлива. Кроме того, у них нередко подтекает масло из-под прокладки клапанной крышки. Специалисты при выборе «семерки» рекомендуют отдать предпочтение экземплярам, оснащенным моторами M30. Они более надежны, хотя нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов. Остальные агрегаты не требуют этой процедуры. Причиной перегрева двигателей становится выход из строя вискомуфты вентилятора системы охлаждения.

Все 750-е оснащались только автоматическими КП (первых годов выпуска – 4-ступенчатыми, позже – 5-ступенчатыми), а более слабые версии – как автоматическими, так и 5-ступенчатыми механическими. Все коробки передач надежны и способны прослужить достаточно долго. Хотя в «механике» со временем может потерять герметичность сальник кулисы переключения передач, задний сальник КП, а также сальник первичного вала. В «автоматах» при пробеге более 250–300 тыс. км способна дать течь прокладка поддона картера.

Ходовая часть «семерки» практически такая же, как и у «пятерки», но из-за большего веса лимузина срок ее службы несколько меньше. Шаровые опоры поставляются только в сборе с рычагами передней подвески и выдерживают около 50 тыс. км. Приблизительно столько же «живут» и сайлент-блоки этих рычагов. Стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости могут «выходить» около 40 тыс. км. Задняя подвеска также нуждается в обслуживании – через каждые 60 тыс. км нужно менять сайлент-блоки задней балки. На автомобилях старше 10 лет изнашиваются тяги поперечной устойчивости.

Самые дорогие версии оснащались задней пневматической подвеской, оборудованной системой автоматического поддержания высоты дорожного просвета в зависимости от нагрузки на ось. На машинах с большим пробегом с ней могут возникнуть проблемы, а ремонт такой подвески обойдется недешево.

Рулевое управление всех «семерок» оборудовано гидроусилителем с изменяемой степенью усиления. Самые слабые места рулевого – наконечники рулевых тяг – «ходят» 40–60 тыс. км. После 10 лет эксплуатации автомобиля часто возникает люфт в рулевом редукторе.

Благодаря использованию дисковых механизмов, а также системы ABS тормозная система очень эффективна. Тормоза «семерки» могут оснащаться вакуумным и гидравлическим усилителями. Со временем отмечены неисправности гидроаккумулятора тормозной системы. Вследствие выхода из строя пыльников могут подклинивать суппорты. Довольно распространенная неисправность автомобилей, оборудованных «автоматом», – неработающий стояночный тормоз.

Из-за «многолитражности» двигателей и их «прожорливости» «семерки» менее популярны на отечественном рынке, нежели «пятерки». Вследствие больших пробегов многие BMW 7-й серии (E32) могут потребовать серьезных затрат на ремонт, а стоимость обслуживания и запчастей соответствует классу – даже сегодня она достаточно высока.

История

До: **BMW 7-й серии (E23) 1977–1986 г. в.**

- **09.86** Дебют BMW 7-й серии (E32)
- **03.87** BMW 730i
- **09.87** Удлиненная версия iL. 4-ступенчатая АКП
- **09.89** BMW 750i с противобуксовочной системой
- **03.92** BMW 730i и 740i с новыми моторами V8

После: **BMW 7-й серии (E38) 1994–2001 г. в.**

Итоги

+ Просторный и комфортабельный салон ● Стойкость к коррозии ● Мощные двигатели и тормоза ● Хорошие устойчивость и управляемость

– Большой пробег ● «Прожорливые» двигатели ● Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Недолговечная подвеска ● Большая погрузочная высота багажника



Альтернатива:
Audi V8, Mercedes S-Klasse, Lexus LS400

Chevrolet Caprice Classic 1991–1996





Chevrolet Caprice Classic знаком большинству автомобилистов благодаря многочисленным полицейским сериалам. На телеэкране он демонстрирует чудеса выносливости, управляемости и «неубиваемости». Но так ли это на самом деле?

Придумать что-нибудь более монументальное, чем Chevrolet Caprice Classic, сложно. Оборотная сторона внушительных габаритов – сложности при маневрировании. Соответственно, экземпляры, которые не один год находятся в Украине, уже успели побывать в мелких дорожных инцидентах. Кузову автомобиля коррозия не грозит – даже на голом металле ржавчина появляется лишь через пару месяцев, да и мощная рамная конструкция обеспечивает ему долговечность.

Салон «американца» комфортабельный и очень просторный – без малейшей натяжки его можно назвать 6-местным – спереди предусмотрены места для 3 человек. Причем при необходимости сзади смогут устроиться даже 4 пассажира! Любителям ездить большой компанией можно посоветовать купить универсал на базе Chevrolet Caprice Classic. В его багажнике объемом 1550 л предусмотрен третий, вспомогательный ряд складных сидений, с которыми автомобиль становится 8-местным.

Все двигатели Caprice Classic имеют архаичную конструкцию – чугунные блоки и головки цилиндров, нижнее расположение распредвала. При этом двигатели отличаются феноменальной живучестью и имеют репутацию «миллионников». Но не стоит испытывать мотор на выносливость, игнорируя сроки замены масла, фильтров и свечей. Одна из проблем при обслуживании – крепеж с дюймовой резьбой и головками болтов и гаек, требующий применения непопулярных у нас ключей. В 1994 году мотор объемом 5,7 л получил алюминиевую головку блока цилиндров, а вот 4,3-литровый агрегат остался целиком чугунным. При этом оба мотора имеют современную систему распределенного впрыска топлива. Кстати, в чугунных головках блока, несмотря на их основательность, при несоблюдении температурного режима могут появиться трещины. В остальном же силовые агрегаты практически беспроблемны. Цепь привода ГРМ служит около 300 тыс. км пробега, а затем, как правило, из-за растягивания подлежит замене. Не выдерживает щедрых на соль украинских зимних дорог радиатор кондиционера – он корродирует и теряет герметичность.

«Американец» традиционно оснащался исключительно 4-ступенчатой автоматической коробкой передач, которая передавала крутящий момент на задний мост. Этот агрегат нельзя назвать «неженкой». Да, он требователен к своевременной (каждые 40 тыс. км) замене масла, но у заботливого хозяина, который предпочитает размеренный стиль езды, АКП может прослужить без поломок весь жизненный цикл автомобиля. Впрочем, и в условиях небрежной эксплуатации коробка передач «умирает» не сразу. Первыми «сдаются» фрикционы третьей и четвертой передач. Но даже с их полным выходом из строя автомобиль может передвигаться. При жесткой эксплуатации коробка передач потребует капитального ремонта после 150 тыс. км.

Некоторые элементы трансмиссии нуждаются в более частом обслуживании. Так, крестовины карданного вала будут служить долго при условии их смазывания через каждые 3–5 тыс. км пробега.

Подвеска «американца» достаточно прочная. Спереди установлены двойные поперечные рычаги, пружины, стабилизатор поперечной устойчивости. Сзади – неразрезной мост. Обратите внимание, шаровые опоры и наконечники рулевых тяг нуждаются в регулярном обслуживании – смазке каждые 3–5 тыс. км. В противном случае их ресурс уменьшается в 3-4 раза. Большинство сайлент-блоков передней подвески и втулки реактивных тяг заднего моста служат свыше 100 тыс. км. Правда, из-за большой массы автомобиля амортизаторы выхаживают всего 50–70 тыс. км.

Значительные проблемы могут возникнуть и с тормозной системой. Плохая защита тормозных суппортов приводит к тому, что они со временем сильно ржавеют и их необходимо менять целиком. Коррозии также подвержены и металлические магистрали тормозной системы.

Оправдать стремление стать владельцем Chevrolet Caprice Classic может только любовь – к массивным, несколько грубоватым формам, высокому комфорту и американской классике. Сложности с ремонтом и поиском запчастей, высокий расход топлива, трудности с маневрированием – все это противопоказано человеку, который во всем руководствуется трезвым расчетом.

История

01.91 Старт Chevrolet Caprice
1993 Незначительный рестайлинг модели
1994 Установка 4,3- и 5,7-литровых двигателей с системой распределенного впрыска топлива
1996 Chevrolet Caprice снят с производства

После: Chevrolet Impala 1999–2005 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые					
	Chevrolet Caprice Classic 4,3, $	9000	7700	6500	5830	5000
Пробег, тыс. км		130,4	151,2	172,0	192,8	213,6

Двигатели

Бензиновые 8-цилиндровые: **4,3 л (203 л. с.)** ◆ **5,0 л (172 л. с.)** ◆ **5,7 л (198 л. с.)** ◆ **5,7 л (264 л. с.)**



Альтернатива: BMW 7-й серии (E32), Mercedes S-Klasse (W126), Audi V8

Итоги

+ Просторный и комфортабельный салон ● Прочный и долговечный кузов с лонжеронной рамой ● Хорошая коррозионная стойкость ● Крепкая и энергоемкая подвеска ● Большой багажник

– Высокий расход топлива ● Коррозия механизмов и магистралей тормозной системы ● Необходимость в периодическом «шприцевании» элементов трансмиссии и ходовой части ● Непопулярный крепеж с дюймовой резьбой

Chrysler Neon I

1993–1999





Для привлечения внимания покупателей магазины частенько используют светящиеся неоновые вывески, заполненные инертным газом. Похожий шаг в 1993 году предприняли и маркетологи Chrysler, назвав свою модель необычным именем – Neon.

Кроме Chrysler, модель Neon выпускали компании Plymouth и Dodge. Эти машины очень похожи друг на друга внешне – они отличаются лишь радиаторными решетками с фирменными эмблемами Plymouth и Dodge, да бамперами. В базовой комплектации Plymouth оснащен проще своих сородичей.

Neon выпускался в двух модификациях – 4-дверный седан и купе. Иногда встречаются «заряженные» версии купе Dodge Neon с белыми полосами на капоте и крыше а-ля спорткар Viper, крышка багажника которых увенчана элегантным антикрылом.

Американские и европейские версии отличаются хорошей антикоррозионной устойчивостью, а вот «мексиканцы» защищены хуже. В случае кузовного ремонта найти подержанные запчасти почти нереально, а новые стоят недешево. «Американцев» можно узнать по пластиковой оптике. Она не очень долговечна и со временем мутнеет.

Интерьер машины простоват, но не скучен. Передняя панель, прямая и массивная, уходит далеко вперед к лобовому стеклу, поэтому кажется, что до него не дотянуться. В салоне множество всевозможных ниш, карманов, «бардачков», держателей для бутылок. Есть даже крепление для шариковой ручки или карандаша. Кстати, «европейца» легко определить по привычной для нас градации спидометра в км/ч, в отличие от американской и мексиканской версий, где скорость указана в милях/ч. Для водителя и переднего пассажира предусмотрены подушки безопасности, которые входят в базовую комплектацию автомобиля. Эргономика и обзорность места водителя – хорошие. А вот задние сиденья не подходят для длительных переездов – со временем устаешь от не слишком удобной посадки. Если понадобится увеличить объем багажника, задние сиденья можно сложить в любой пропорции – все целиком либо только 1:2. Как недостаток салона стоит упомянуть слабоватую шумоизоляцию – на высоких скоростях прослушивается гул мотора.

Линейка силовых агрегатов состоит из трех бензиновых 4-цилиндровых «16-клапанников»: объемом 1,8 л (устанавливался на автомобили, предназначенные для Европы), 2,0 л и форсированного агрегата спортивной версии – 2,0 л. В среднем при своевременном обслуживании их моторесурс составляет 250–300 тыс. км. Двигатели, как чистокровные «американцы», потребляют много топлива.

Автомобили оснащались 5-ступенчатыми механическими КП и 3-ступенчатыми автоматическими. «Механика» вполне надежна, а вот «автомат» способен преподнести владельцу малоприятные сюрпризы. Слабые места автоматической КП – датчик скорости и гидротрансформатор, который в среднем служит около 150 тыс. км. Но самое главное для обоих типов трансмиссий – не допускать долгих пробуксовок, так как это может привести к выходу из строя дифференциала.

Детали подвески служат довольно долго. Например, сайлент-блоки «выхаживают» не менее 100–150 тыс. км, шаровые опоры – 60–80 тыс. км. Но вместе с тем, если что-то поломается, предстоит недешевый ремонт. К примеру, ступичные подшипники поставляются только в сборе со ступицей, и при их замене придется раскошелиться на $180, а сайлент-блоки задней подвески меняются только в сборе с поперечными рычагами (запчасть стоит $68 за 1 шт., а всего их 4).

Реечное рулевое управление всех без исключения модификаций оснащено гидроусилителем. На автомобилях с пробегом свыше 200 тыс. км могут потерять герметичность сальники рейки. К тормозам нет претензий – они очень эффективны, так как впереди и сзади установлены дисковые тормозные механизмы. Все машины оснащены системой ABS.

Chrysler Neon – достаточно надежный автомобиль. Его покупку можно порекомендовать молодым любителям американских машин.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Chrysler Neon 1,8i 16V, $	**10080**	**7855**	**5955**	-	-	-
	Chrysler Neon 2,0i 16V, $	**10640**	**8410**	**6705**	**5335**	**4305**	**3250**
Пробег, тыс. км		117,4	133,7	149,8	166,0	182,2	198,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые распр. впр.: **1,8 л 16 V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V (132 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V (150 л. с.).**



Альтернатива:
Ford Escort II, Honda Civic VI, VW Vento

Итоги

Приятная внешность ● Отличные ходовые качества ● Мощные силовые агрегаты

Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● «Прожорливые» двигатели ● Не слишком надежный «автомат» ● Слабая стойкость к коррозии у мексиканских версий

История

До: **Chrysler ES/Dodge Shadow/ Plymouth Sundance 1986–1993 г. в.**

08.93 Старт Chrysler Neon

01.98 Устанавливается 1,8-литровый бензиновый мотор

После: **Второе поколение Chrysler Neon 1999–2004 г. в.**

Chrysler LHS I

1992–1997





Желающим выделяться в транспортном потоке можно присмотреться к Chrysler LHS. Обладая шармом американских лимузинов, он остается вполне европейским автомобилем.

Внушительные габариты обеспечивают невероятно просторный салон Chrysler LHS. Если добавить к этому богатый уровень комплектации, характерный для всех модификаций данной модели, комфортабельность можно считать главным ее «коньком». Электроприводы приделаны ко всему, к чему только можно. В целом хлопот с электрикой нет. Разве что на экземплярах, где приводы регулировок сидений использовались активно, может оказаться нерабочим электромотор. Из-за сбоев в работе программы управления не исключены проблемы и с климатической установкой. В отдельных случаях может понадобиться замена блока управления.

Коррозии авто сильно не подвержены. Незначительные ее очаги могут встречаться лишь на колесных арках. Обязательно следует присмотреться и к капоту, который из-за достаточно сильного наклона вперед подвергается «обстрелу» песком и камнями, вылетающими из-под колес впереди идущих машин. Коррозия в других местах свидетельствует об «аварийном прошлом» конкретного экземпляра. Стоит обратить внимание на большое багажное отделение LHS (объем 535 л), превращающее этот автомобиль в мечту хозяйственного семьянина.

LHS оснащался всего одним мотором – 3,5-литровым бензиновым V6. Конструктивно этот двигатель близок к европейским аналогам. Верхнее расположение распредвала, алюминиевая головка блока цилиндров – вполне стандартно. Даже для привода ГРМ используется ремень, а не цепь, как на многих «американцах». На экземплярах первых двух годов выпуска установлены пластиковые натяжные ролики, которые не отличались особой выносливостью и служили не дольше самого ремня (60–70 тыс. км пробега). Позже их заменили более выносливыми металлическими. С автомобилями, выпущенными до 1995 года, случалась и другая неприятность – течь топливной рейки. Причиной тому пластмасса, из которой сделаны направляющие для инжекторов. Стоит отметить, что двигатели LHS рассчитаны на 92-й бензин. В обычном режиме автомобиль «кушает» до 14-15 литров в условиях города.

Несмотря на американское происхождение, LHS был также ориентирован на европейский рынок, о чем свидетельствует его переднеприводная компоновка трансмиссии. Автомобиль комплектовался исключительно 4-ступенчатым «автоматом». Единственным его недостатком можно считать частую замену масла – каждые 20 тыс. км. На машинах же с пробегом более 200 тыс. км, как правило, изнашиваются сальники полуосей, что приводит к утечкам масла из АКП. Последствия бывают довольно печальными, особенно в сравнении с невысокой стоимостью сальников. Нелишним будет проверить герметичность и работоспособность радиатора охлаждения «автомата». Из-за нерегулярной замены масла радиатор закоксовывается. А из-за перегрева смазки автоматическая КП вполне может сломаться. Иногда также отмечены сбои в работе блока управления коробкой, которые можно устранить «перепрошивкой».

Подвеска LHS комфортна, но позволяет перемещаться довольно активно. Передняя и задняя подвески – независимые. В целом их можно назвать достаточно надежными. Как и в большинстве иномарок, в первую очередь выходят из строя стойки стабилизатора – через 30–40 тысяч км. После 60 тыс. км пробега высока вероятность замены нижнего рычага. Отметим, что шаровые опоры поставляются только в сборе с рычагом. Амортизаторы автомобилей, выпущенных до 1995 года, в отечественных условиях могут выдержать пробег в 60–70 тыс. км. Единственной проблемой задней многорычажной подвески может быть проседание пружин. Даже банальные сайлент-блоки, запрессованные в рычаги, способны прослужить более 200 тыс. км.

Реечное рулевое управление автомобиля оснащено гидроусилителем и особенных проблем владельцу не создаст. Единственное, что может произойти, – потеря герметичности трубопроводов усилителя. Многие не обращают на это внимание и просто доливают рабочую жидкость. Но если за этим не следить, насос усилителя начнет «глотать» воздух, быстро выйдет из строя, и придется его заменить.

Тормозная система тоже достаточно надежна. Замену передних колодок необходимо будет провести не позднее 40 тысяч км. При покупке не мешает проверить ручник. Многие владельцы просто не пользуются стояночным тормозом, что приводит к коррозии привода.

Chrysler LHS по надежности и стоимости содержания близок ко многим европейским конкурентам. А вот по уровню комфорта и представительности находится далеко впереди. Он в равной степени уместен как в роли служебного, так и семейного автомобиля.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Chrysler LHS 3,5i, $	11940	10610	9500	8430	7350	6200
	Пробег, тыс. км	152,6	169,1	185,6	202,1	218,6	235,1

Двигатели

Бензиновый 6-цилиндровый: **3,5 л V6 (218 л. с.)**

История

01.92 Старт первого поколения Chrysler LHS

После: **Chrysler LHS второй генерации 1997–2001 г. в.**



Альтернатива: **BMW 5-й серии (E34), Audi 100/A6 , Ford Scorpio II**

Итоги

Плюсы: Высокий уровень комфорта • Неплохая коррозионная устойчивость • Доступная для моделей бизнес-класса цена • Двигатель предназначен для работы на 92-м бензине • Вместительный багажник

Минусы: Подтекание топливной рейки на экземплярах до 1995 года • Необходимость частой замены масла в АКП • Слабые амортизаторы • Немалый расход топлива • Дорогостоящий ремонт подвески

Chrysler 300M

1998–2003





В этом автомобиле удачно сочетаются комфорт и внушительность американских «дредноутов» с технологиями европейского автомобилестроения.

Пятиметровый стильный и стремительный Chrysler 300M – царство роскоши и комфорта. Но вследствие экстравагантного дизайна ограничена обзорность, особенно при движении назад. Поэтому вовремя установленный парктроник убережет сильно выступающий задний бампер. Относительно новые авто коррозии пока не подвержены. Незначительные ее очаги можно обнаружить лишь на колесных арках. Обязательно следует присмотреться и к капоту, который из-за достаточно сильного наклона вперед подвергается ударам камнями и песком, вылетающими из-под колес впереди идущих машин. Коррозия в других местах свидетельствует об «аварийном прошлом» конкретного экземпляра.

Отдельного упоминания заслуживает огромный багажник. Правда, из-за его большой глубины достать закатившийся предмет, не испачкав при этом брюки о бампер, практически невозможно.

В базовую комплектацию Chrysler 300M входит гидроусилитель руля, регулировка руля по высоте, полный комплект сервоприводов, секвентальная автоматическая КП, отличная аудиосистема Infinity с 11 динамиками. Богатство комплектации имеет свою обратную сторону. К сожалению, надежность американских машин несколько уступает немецкому эталону, и нередко электроника «пошаливает» (к примеру, выходит из строя центральный замок). Поэтому обязательное условие при покупке – проверка всех возможных приводов и систем. Особое внимание нужно уделить контролю за климатической установкой, которая самопроизвольно изменяет ритм работы (из-за сбоев в функционировании колеблется температура внутри салона).

300M оснащается весьма внушительными силовыми агрегатами. Самый простой, объемом 2,7 литра, развивает 204 л. с., а более мощный 3,5-литровый – 252 л. с. Причем и максимальная мощность, и крутящий момент достигаются в верхнем диапазоне оборотов мотора, что более характерно для европейской конструкторской школы. В базовом 2,7-литровом моторе для привода ГРМ используют цепь, которая вполне может выходить более 200 тыс. км. Этот агрегат не демонстрирует особых чудес динамики, но расходует не очень много топлива. 3,5-литровый двигатель не только «темпераментнее», но и менее экономичен. Для привода ГРМ в нем используют ремень, требующий замены каждые 100 тыс. км. С целью профилактики нужно одновременно менять водяной насос. Алюминиевый блок цилиндров двигателя чувствителен к перегревам, что приводит к существенным затратам на ремонт.

Chrysler 300M комплектовался исключительно 4-ступенчатой АКП, рычаг которой установлен по-европейски – на центральном тоннеле. Коробка имеет режим ручного переключения, что облегчает управление автомобилем, когда нужно притормаживать двигателем. Учитывая клиренс в 15 см и длинную колесную базу, желательно установить защиту картера двигателя и коробки. АКП требует замены масла через каждые 30 тыс. км.

История

До: Chrysler Concorde 1992–1997 г. в.

01.98 Старт Chrysler 300M

После: Chrysler 300C с 2003 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Chrysler 300M 2,7, $	25285	23890	22480	21130	19760	18485
	Chrysler 300M 3,5, $	29300	27050	25105	23070	21125	19505
Пробег, тыс. км		62,7	82,0	101,3	120,6	139,9	159,2

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндр.: **2,7 л V6 24V (204 л. с.)** ◆ **3,5 л V6 24V (252 л. с.)**



Альтернатива:
BMW 5-й серии (E39), Audi A6, Nissan Maxima (A32)

Подвеска разрабатывалась с учетом далеко не совершенных американских дорог и отличается хорошей «живучестью». На европейских версиях у нее более драйверский настрой. Даже в отечественных условиях ее необходимо проверять ближе к 40 тыс. км, когда нужно будет заменить стойки переднего стабилизатора. Через 100 тыс. км следует заменить наконечники рулевых тяг, подшипники ступиц и передние рычаги. Амортизаторы могут прослужить более 200 тыс. км. Стоимость всех деталей вполне соизмерима с ценой запчастей европейских конкурентов бизнес-класса.

Рулевое управление оснащено ГУР, который в зависимости от скорости движения изменяет степень усиления. Реакции руля достаточно острые. После пробега в 150 тыс. км в рулевом механизме может появиться небольшой люфт, который, по утверждению специалистов, не опасен. С ним вполне можно ездить, если нет желания заменить рулевую рейку.

Chrysler 300M – неплохой выбор для желающих выделиться среди владельцев привычных автомобилей бизнес-класса за относительно небольшие деньги. При практически равных затратах на содержание покупатель получает машину, которая неизменно будет притягивать взгляды окружающих.

Итоги

+ Стильный дизайн ● Высокая «живучесть» подвески ● Богатый уровень оснащения ● Вместительный багажник

– Большие свесы кузова ● Хороший «аппетит» 3,5-литрового мотора ● Необходимость частой замены масла в АКП

Citroën Xsara

1997–2004





Автомобили компании Citroën в Украине не пользуются особым спросом. Причина – сложившийся имидж производителя машин с дорогой в эксплуатации гидропневматической подвеской. Однако не все модели Citroën оснащены этим узлом, в том числе и Xsara.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	Citroën Xsara 1.4i , $	13030	11880	10730	9580	8430	7280
	Citroën Xsara 2.0i , $	16375	15235	14095	12955	11815	10675
Пробег, тыс. км		18,0	36,0	54,0	72,0	88,0	104,0
	Дизельные						
	Citroën Xsara 1.8i Break , $	17030	15615	14200	12785	11370	9955
Пробег, тыс. км		41,4	57,4	73,6	89,8	106,0	122,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,6 л (88 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **1,8 л (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (110 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (163 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,4 л (70 л. с.)** ◆ **1,9 л (68 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (110 л. с.)**

Автомобиль представлен тремя модификациями – чаще всего встречающимся 5-дверным хэтчбеком, 5-дверным универсалом Break и 2-дверным купе, которое в Украине большая редкость. Кузов оцинкован, и компания давала на него 10-летнюю гарантию от сквозной коррозии. Единственное слабое место – ржавеет крепление запаски, подвешенной снаружи под полом багажника.

Даже базовые версии неплохо оборудованы: иммобилайзер, центральный замок, передние электростеклоподъемники, гидроусилитель руля, электроприводы регулировок наружных зеркал и магнитола. Кстати, удобство пользования последней повышают кнопки управления, продублированные на рулевом колесе. Управление электроникой автомобиля осуществляет центральный блок коммутации (ЦБК). Он программируемый, правда, не терпит неквалифицированного вмешательства. Электропроводка оснащена современной мультиплексной шиной.

Салон Xsara достаточно просторный, и сзади троим вполне комфортно. Обзорность у хэтчбеков ограничена только при движении задним ходом – мешает чересчур высокая нижняя кромка стекла, из-за которой не виден крайний габарит машины. «Походный» объем багажного отделения хэтчбека – один из наибольших среди одноклассников – 440 л.



Чаще в Украине попадаются машины с бензиновыми моторами, причем самые мощные 2,0-литровые – редкость, поскольку предназначены для «заряженных» купе (версии VTI). Если 8-клапанный двигатель автомобиля слишком шумно работает на холостых оборотах, то, скорее всего, пришло время регулировать тепловые зазоры клапанов. А вот в 16-клапанных моторах делать этого не нужно – в них применены гидрокомпенсаторы. Ремнем приводится в действие и водяной насос, поэтому в ходе процедуры стоит проверить состояние «помпы». В среднем она «выхаживает» 2-3 срока службы ремня ГРМ.

Бензиновые моторы очень восприимчивы к качеству горючего. Первым страдает катализатор, а затем выходит из строя лямбда-зонд. Специалисты не рекомендуют мыть двигатели Xsara – при этом легко залить водой и вывести из строя катушку зажигания.

Большинство Xsara оснащено 5-ступенчатой механической КП. Этот агрегат радует высокой четкостью включения передач. К тому же, «механика» достаточно надежна и практически не требует обслуживания – масло рассчитано на весь срок эксплуатации автомобиля. Разве что при утечках необходимо долить смазку до требуемого уровня. *Характерное место, откуда со временем может течь масло,* – сальник кулисы переключения передач.

При покупке автомобиля желательно проверить пыльники ШРУСов – эксплуатация машины с порванным пыльником приводит к выходу из строя «гранаты», которая у Xsara меняется в сборе с полуосью. А это удовольствие не из дешевых.

Дорожный просвет Xsara не слишком большой (всего 110 мм), поэтому следует быть осторожным при покорении бордюров или движении по проселочным дорогам. Xsara оснащены передней подвеской McPherson и задней – торсионной (аналогичной Peugeot 306). Подвеска «француженки» отличается завидной энергоемкостью. Благодаря применению мягких сайлент-блоков торсионной балки задняя подвеска обладает эффектом подруливания. При обслуживании подвески, особенно задней, следует использовать только фирменные запчасти – с неоригинальными сайлент-блоками торсионная балка теряет эффект подруливания. Через 30–40 тыс. км езды по нашим дорогам придется менять стойки переднего стабилизатора, а вот сайлент-блоки рычагов могут «выходить» 50–60 тыс. км. Замена задних сайлент-блоков передних рычагов требует квалифицированного подхода – при неправильной установке «резинки» не прослужат и 5 тыс. км.

Рулевое реечного типа отличается хорошей обратной связью. На всех версиях оно оснащено гидроусилителем. Это надежный узел – даже наконечники рулевых тяг выхаживают 50–60 тыс. км. Нет особых замечаний и к тормозной системе – служит она безотказно.

Ввиду невысокой популярности Citroën Xsara можно приобрести дешевле большинства конкурентов, чем рекомендуем воспользоваться прагматичным покупателям.

История

До: Citroën ZX 1991–1997 г. в.

07.97 Citroën Xsara представлен хэтчбеком и купе
04.98 Универсал Break
09.00 Модернизация
08.01 2,0-литровый турбодизель HDi
01.03 Турбодизель HDi объемом 1,4 л

После: Citroën C4 с 2004 г.

Итоги

Привлекательная стоимость
Коррозионная стойкость
Уютный салон
Вместительное багажное отделение
Высокая устойчивость и хорошая управляемость
Энергоемкая подвеска

Ограниченная обзорность при движении задним ходом у хэтчбеков
Силовые агрегаты требовательны к качеству топлива



Альтернатива:
Renault Megane I, VW Golf IV/Bora, Toyota Corolla (E 11)

Citroën Xantia

1992–2000





Имя Xantia образовано от греческого xanthos – свет. У «светлячка» есть родственные связи и с жаркой Италией. Своим дизайном автомобиль обязан известному кузовному ателье Bertone, с которым долгие годы сотрудничает французская компания.

Автомобиль представлен двумя модификациями – наиболее распространенным в Украине 5-дверным хэтчбеком и достаточно редко встречающимся универсалом Break. Их кузова оцинкованы, и ржавчину не найдешь даже на экземплярах первых годов выпуска. Правда, со временем ржавеет крепежный болт «запаски», подвешенной снаружи под полом багажника, и в нужный момент достать запасное колесо бывает сложно. Ненавязчивое оформление салона создает домашнюю атмосферу. Увеличить объем багажного отделения можно за счет трансформации задних сидений.

Xantia агрегатировалась шестью бензиновыми 4- и 6-цилиндровыми двигателями и тремя 4-цилиндровыми турбодизельными. При правильной эксплуатации и своевременном обслуживании моторесурс силовых агрегатов составляет около 350 тыс. км. Хотя мотористам приходилось ремонтировать 4-цилиндровые агрегаты раньше – по причине обрыва ремня ГРМ, который своевременно не заменили. А вот газораспределительный механизм 6-цилиндрового мотора оборудован цепью, которая «выхаживает» весь срок эксплуатации двигателя, хотя машины с таким агрегатом встречаются у нас очень редко.

История

До: Citroën BX 1982–1992 г. в.

11.92 Дебют хэтчбека Citroën Xantia
01.94 Установка АКП. Модификация Activa
09.95 Универсал Break
01.97 Бензиновый двигатель V6 объемом 2,9 л
08.98 Рестайлинг
01.00 Выпуск Xantia во Франции прекращен и перенесен в Иран

После: Citroën C5 с 2000 г. в.

В 8-клапанных двигателях при слишком шумной их работе необходимо регулировать тепловые зазоры ГРМ. Приводы клапанов всех остальных моторов оснащены гидрокомпенсаторами. Со временем в бензиновых двигателях выходит из строя потенциометр дроссельной заслонки. При использовании некачественного топлива отмечены случаи поломки топливных насосов, а от перепада температур нередко трескаются выпускные коллекторы. Турбированные версии с большим пробегом склонны к повышенному расходу масла из-за износа турбины.

Xantia, эксплуатируемые в Украине, в основном оборудованы 5-ступенчатыми механическими коробками передач. «Механика» требует повышенного внимания – при недостаточном уровне масла быстро изнашиваются шестерни и синхронизаторы включения пятой передачи. Поэтому специалисты советуют внимательно следить за герметичностью КП и проверять уровень масла.

Фирменная гидропневматическая подвеска Xantia – это одновременно и преимущество, и основная причина невысокой популярности машины, что, кстати, повлияло на ее цену. Благодаря подвеске Xantia отличается настолько высокой плавностью хода, что при езде создается обманчивое впечатление о европейском качестве наших дорог. Независимо от загрузки автомобиля «гидропневматика» позволяет поддерживать заданный дорожный просвет, а также изменять его. В подвеске «француженки» применены гидропневматические демпфирующие элементы, выполняющие функцию традиционных амортизаторов и пружин. Подвеска имеет четыре положения высоты. При покупке машины рекомендуется проверить, все ли положения отрабатывает подвеска, а также прислушаться к звукам в моторном отсеке при работе двигателя на холостом ходу. Если каждые 40 секунд слышны характерные щелчки, система исправна.

Более того, в общую систему «гидропневматики» включены также гидроусилитель руля и тормозная система. Поэтому поломка какого-либо одного узла выводит из строя все. А детали стоят недешево.

Весьма своеобразен в Xantia стояночный тормоз – он, в отличие от большинства других автомобилей, блокирует не задние, а передние колеса. Так что лихо пройти поворот, затянув ручник, не удастся. При замене передних колодок нужно обязательно смазать механизм привода ручника – со временем он ржавеет.

Покупку Citroën Xantia можно порекомендовать настоящим ценителям машин этой французской марки и людям, которые ради высокого комфорта езды готовы на солидные затраты на ремонт вышедших из строя деталей «гидропневматики».

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Citroën Xantia 1,8i , $	12150	10625	9385	8170	7065	6140
	Citroën Xantia 2,0i , $	-	-	11640	10175	8940	7815
	Пробег, тыс. км	101,3	117,5	133,7	149,8	166,0	182,2
	Дизельные						
	Citroën Xantia 2,0 i Break , $	14680	13260	12445	11080	9885	8670
	Пробег, тыс. км	101,3	117,5	133,7	149,8	166,0	182,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л (88 л.с.)** ◆ **1,8 л (90 л.с.)** ◆ **1,8 л 16V (110 л.с.)** ◆ **2,0 л 16V (132 л.с.)** ◆ **2,0 л Turbo (147 л.с.)**

6-цилиндровые: **2,9 л 24V (190 л.с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л Turbo (75 л.с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л.с.)** ◆ **2,0 л Turbo (109 л.с.)**



Альтернатива: Renault Laguna I, Opel Vectra (B), Ford Mondeo I

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость автомобиля (по сравнению с конкурентами) ● Стойкость к коррозии ● Высокая плавность хода ● Изменяемый дорожный просвет ● Жесткий кузов

Минусы: Недолговечность и высокая стоимость деталей «гидропневматики» ● Выход из строя потенциометра дроссельной заслонки ● Трещины выпускного коллектора ● Коррозия механизма привода «ручника»

Citroën XM

1989–2000





Citroën XM – типичный французский «буржуа», сумевший завоевать популярность только у себя на родине. У нас же эта машина – для тех, кто стремится выделяться на фоне множества однотипных иномарок.

Специфической особенностью XM является то, что эта модель представительского класса выпускалась в нетрадиционных для автомобилей этого сегмента рынка модификациях – 5-дверный хэтчбек и универсал, тогда как «классикой» считается машина с кузовом седан. Нужно отметить, что флагман Citroën обладает хорошей устойчивостью к коррозии – ржавчину сложно отыскать даже на старых экземплярах.

В Украине в основном эксплуатируются XM, выпущенные после модернизации, произведенной в 1994 году, поэтому наши водители могут сполна насладиться не только экстравагантной внешностью «француза», но и его особым интерьером. Отделочные материалы салона автомобиля качественные и достойно выдерживают испытание временем. Система вентиляции и обогрева салона у «француза» на высоте.

Двигатели Citroën XM нетребовательны к качеству топлива. Покупателям 2,0-литровой модификации «француза» первых годов выпуска следует учитывать, что в «инжекторных» версиях могут возникнуть проблемы с системой холодного пуска двигателя. Недолговечен бензонасос и его реле, а также трос педали акселератора. 4-цилиндровые бензиновые версии со временем нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов, которая осуществляется с помощью специальных шайб. Причиной перегрева моторов становится утечка охлаждающей жидкости через негерметичные соединения и потрескавшиеся патрубки системы.

Чаще всего у нас эксплуатируются XM, оборудованные механическими 5-ступенчатыми КП. Единственное слабое звено трансмиссии – со временем текут сальники полуосей.

Подвеска Citroën XM – главная причина низкой популярности этого автомобиля на просторах СНГ. Машина оснащена сложной гидропневматической подвеской, позволяющей изменять ее жесткость и дорожный просвет и обеспечивающей машине завидную плавность хода. Конструктивно гидропневматическая подвеска очень сложна, к тому же к общей магистрали высокого давления подключены еще и гидроприводы усилителя рулевого управления и тормозной системы. Для долговечной работы «гидропневматики» каждые 60 тыс. км в ней нужно менять «зеленку» – фирменное гидравлическое масло зеленого цвета LHM, а каждые 15–20 тыс. км проводить диагностику и осмотр системы. Зато остальные детали подвески служат неплохо. Так, стойки стабилизатора способны «выходить» от 30 до 60 тыс. км, сайлент-блоки рычагов – до 80 тыс. км.

Реечное рулевое управление «француза» оснащено гидроусилителем. У XM руль характеризуется неплохой информативностью. Наконечники рулевых тяг автомобилей достаточно долговечны и служат 40–60 тыс. км.

История

До: Citroën CX 1974–1989 г. в.

10.89 Старт Citroën XM
01.90 Бензиновый мотор объемом 2,0 л
03.90 Турбодизельный агрегат объемом 2,1 л Turbo
11.91 Универсал XM Break
06.94 Модернизация модели
04.95 Новые 4-цилиндровые двигатели
03.97 Бензиновый агрегат V6

После: Citroën C6 с 2005 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Citroën XM 2,0i , $	-	13540	11625	10115	8775	7660
	Пробег, тыс. км	-	109,8	126,7	143,6	160,5	177,4
	Дизельные						
	Citroën XM 2,1 TD Break , $	-	19480	16740	14180	11990	9800
	Пробег, тыс. км	-	109,8	126,7	143,6	160,5	177,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,0 л (115 л. с.)** ◆ распр. впр.: **2,0 л 16V (132 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (147 л. с.)**
6-цилиндр. расп. впр.: **3,0 л (167 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (190 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **2,1 л (83 л. с.)** ◆ **2,1 л 12V Turbo (109 л. с.)** ◆ **2,4 л 12V Turbo (129 л. с.)**



Альтернатива:
BMW 7-й серии (E32), Audi V8, Honda Legend II

Тормозная система автомобиля эффективна – даже базовые версии оснащены дисковыми тормозными механизмами передних и задних колес и системой ABS. У «француза» ABS нередко отказывает из-за окисления разъемов ее датчиков, особенно в сырую погоду. У XM «хитрый» стояночный тормоз, который блокирует передние колеса. Слабое место – трос, который нередко рвется.

В целом Citroën XM – весьма достойный образец автомобилей представительского класса. Он обладает многими положительными качествами, а вот его комфортная и энергоемкая гидропневматическая подвеска из-за своей сложности является основным «камнем преткновения» и не способствует потребительскому спросу.

Покупку Citroën XM можно порекомендовать состоятельным любителям экстравагантных автомобилей, готовым тратить немалые деньги на его содержание и ремонт.

Итоги

Плюсы:
- Хорошая стойкость к коррозии
- Очень просторный салон
- Эффективная система вентиляции и обогрева салона
- Высокий комфорт подвески

Минусы:
- Дорогие запчасти и обслуживание
- Сложная и дорогостоящая гидропневматическая подвеска
- Течь сальников полуосей
- Окисление разъемов датчиков ABS

Daewoo Nexia

с 1995





Припоминаете поговорку: «Новое – это хорошо забытое старое»? Приблизительно то же самое можно сказать и о модели Daewoo Nexia, корейском «римейке» некогда популярного Opel Kadett (E).

В Daewoo Nexia устранен главный недостаток Kadett – плохая коррозионная устойчивость. Ржавчина на кузове Nexia может появиться лишь в местах сколов лакокрасочного покрытия. Типичные «кузовные» проблемы – преждевременный износ осей дверных петель, плохая фиксация ковра багажника, растягивание пружины замка крышки багажника, из-за чего его уже нельзя открыть дистанционно с помощью кнопки изнутри салона, а только снаружи ключом. Также часто гнется и выходит из строя телескопическая антенна магнитолы, а от перепада температур зимой трескаются рассеиватели передних «противотуманок». Машины с кузовом седан имеют узкий проем багажного отделения. Кроме того, задние сиденья Nexia не складываются, так что длинномерные грузы можно перевозить только в багажнике, закрепленном на крыше автомобиля. Хотя грузовой отсек седана очень большой и по размерам (530 л) превышает даже показатели некоторых автомобилей классом выше.

Впереди салон Nexia достаточно просторный, а вот во втором ряду троим будет тесно, к тому же места от колен до спинок передних кресел недостаточно. Отделочные материалы салона Nexia невысокого качества. Стояночный тормоз автомобиля может досаждать постоянным сползанием пластикового кожуха рычага, нередко отлетают декоративные окантовки дверных ручек и крепления ремней безопасности, часто ломается ручка пассажирской двери.

Нередко встречаются версии, оснащенные кондиционером. Вентилятор его радиатора установлен снизу за передним бампером и подвержен коррозии, особенно зимой. Более того, вентиляторы кондиционера и системы охлаждения двигателя подключены через один предохранитель, и когда выходит из строя вентилятор, как правило, «горит» и предохранитель, вследствие чего можно перегреть двигатель. Проводка – уязвимое место Nexia. Она не рассчитана на отечественные условия эксплуатации с «солеными» зимними дорогами, поэтому со временем начинает «гнить».

Все Nexia комплектуются только бензиновыми 4-цилиндровыми силовыми агрегатами объемом 1,5 л: 8- и 16-клапанными. Это проверенные временем моторы Opel, которые корейцы доработали, оснастив их современной системой впрыска топлива, а в 90-сильной версии еще и 16-клапанной головкой блока цилиндров. Моторы не имеют каких-либо серьезных недостатков и при правильной эксплуатации способны выходить более 200 тыс. км. Частенько может «потеть» маслом крышка головки блока цилиндров. Нередко двигатели «грешат» плохим холодным пуском. Причина – выход из строя индукционной катушки распределителя зажигания, которая со временем теряет свою эластичность, трескается резиновый патрубок системы вентиляции картерных газов, установленный на крышке головки блока цилиндров. «Помпа» приводится в действие ремнем ГРМ, поэтому важно следить за ее работоспособностью, а при наличии подтеканий охлаждающей жидкости ее следует немедленно заменить.

Большинство Nexia оснащаются 5-ступенчатой механической КП, а вот экземпляры с 4-ступенчатым «автоматом» – большая редкость. В процессе эксплуатации с ними не возникает никаких проблем.

Nexia отличается высокой плавностью хода. Вместе с тем, машина не переносит экстремальной езды и благодаря длинноходным амортизаторам «усмиряет» гонщиков большими кренами кузова и не слишком хорошей устойчивостью. Главный недостаток подвески Nexia – частые поломки задних пружин.

В среднем «пересыпать» подвеску приходится каждые 60 тыс. км, меняя сайлент-блоки передних рычагов и задней балки, втулки и стойки стабилизатора, шаровые опоры и амортизаторы.

В рулевом управлении может появиться неприятный скрип, обусловленный небрежной установкой направляющей втулки рулевого вала в колонке. Наконечники рулевых тяг выхаживают примерно 30–40 тыс. км.

В процессе эксплуатации нередко теряют герметичность пыльники передних суппортов, вследствие чего поршень забивается грязью и влагой, что приводит к выходу из строя суппорта.

Если задние колеса длительное время не снимались, они могут сильно «прикипеть» к барабанам. Поэтому при необходимости колесо придется сбивать с помощью молотка или же снимать специальным съемником.

Daewoo Nexia – недорогая иномарка простой конструкции. Ее элементарное обслуживание и несложный ремонт сможет выполнить любой «рукастый» автолюбитель. Главное – выбрать «неубитый» экземпляр, не служивший ранее в такси.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Daewoo Nexia 1,5i, $	**9310**	**8825**	**8340**	**7855**	**7370**	**6885**
	Пробег, тыс. км	0,0	28,1	46,8	65,5	84,2	102,9
	Daewoo Nexia 1,5 16V , $	**10305**	**9810**	**9315**	**8820**	**8325**	**7830**
	Пробег, тыс. км	0,0	28,1	46,8	65,5	84,2	102,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые распр. впр.: **1,5 л (75 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (90 л. с.)**

История

До: **Daewoo Racer 1986–1995 г. в.**

03.95 Старт Daewoo Nexia

01.96 Производство Daewoo Nexia перенесено в Россию

05.97 Выпуск Nexia налажен в Узбекистане и Румынии

01.98 Выпуск Nexia в России прекращен, но продолжается в Узбекистане

01.04 **В Узбекистане начат выпуск рестайлинговой версии Daewoo Nexia II.**

Итоги

Современная внешность ● Надежные и неприхотливые двигатели ● Стойкость против коррозии ● Большой багажник

Невысокое качество электропроводки и отделочных материалов салона ● Недолговечность задних пружин ● Небольшой ресурс деталей подвески ● Выход из строя передних тормозных суппортов



Альтернатива: ВАЗ-2110, Dacia Nova/Solenza, Skoda Fabia I

Daewoo Lanos

с 1997



Право называться народным автомобиль получает в результате многолетней самоотверженной службы на благо массового потребителя. Daewoo Lanos относительно молод, однако в число соискателей этого почетного звания попал не случайно.

Lanos – одна из первых нелицензионных моделей компании Daewoo Motors, и корейцы с полным правом считают ее своей. Однако без участия в ее создании более опытных коллег-автопроизводителей не обошлось. Дизайн кузова был заказан ателье ItalDesign, двигатели, частично скопированные у Opel, дорабатывали специалисты инжинирингового подразделения Porsche, ходовую часть тестировали на полигоне технического центра в Вортинге (Великобритания). В целом же на разработку Lanos было потрачено более 420 млн. долларов – и, как показало время, не зря. Автомобиль успешно продавался не только в Европе, но и в Америке и в Азии.

Lanos появился сразу с тремя типами кузовов – 4-дверный седан, 3- и 5-дверный хэтчбеки. На базе «3-дверки» выпускалась модификация Sport, отличавшаяся дополнительными деталями обвеса, 14-дюймовыми литыми колесными дисками, фонарями и самым мощным в линейке 1,6-литровым 16-клапанным двигателем.

Частично оцинкованный кузов Lanos хорошо защищен от коррозии, прочностью отличается как лакокрасочное покрытие, так и антикор днища. Лишь на самых старых экземплярах можно найти следы ржавчины. Обычно ее первые очаги возникают на днище – в районе моторного отсека и на колесных арках. Вода, попадающая под ковер, очень трудно удаляется из пористой резины шумоизоляционного покрытия пола, что сказывается на сохранности металла.

Салон Lanos удобен и функционален, хотя особо вместительным его не назовешь, особенно в задней части. Багажник по сравнению с конкурентами несколько маловат по объему. Обзор вперед для водителя достаточный, а назад немного ограничен крышкой багажника и стойками крыши. Простоватая отделка интерьера вполне соответствует стоимости авто, хотя пластик не создает посторонних скрипов. Если резко вращать регулятор потоков воздуха, детали привода могут поломаться. Опасность купить машину, прослужившую несколько лет в такси, велика. Поэтому нужно знать, что после 3-4 лет эксплуатации Lanos в качестве семейного авто руль, педали и обивка сидений не должны быть сильно потерты. Это не касается чехла рычага КП, который часто трескается уже к 50 тыс. км пробега. Базовая комплектация включает подогрев заднего стекла, дополнительный стоп-сигнал, корректор фар. Более богатые версии оснащены еще и кондиционером, гидроусилителем руля, центральным замком, электростеклоподъемниками и тахометром.



Все моторы Lanos – с системой распределенного электронного впрыска – аналогичны опелевским двигателям, применявшимся на Kadett E и Ascona C. Минус такой родословной – повышенный расход топлива, в городском цикле едва укладывающийся в 9,5-10,0 л/100 км. Наиболее распространенный двигатель в Украине – 1,5-литровый 8-клапанный (86 л. с.), реже встречаются 1,6-литровые «16-клапанни-

История

До: Daewoo Racer 1986–1995 г. в.

01.97 Старт первого поколения Daewoo Lanos в Корее. Крупноузловая сборка Lanos I в Польше

01.98 Начало крупноузловой сборки в Украине

01.98–01.00 Сборка Lanos I в России

01.01 Сборочные комплекты в Украину начинают поступать из Польши

01.02 Представлена рестайлинговая модель – Daewoo Lanos II

01.04 Прекращено производство Lanos I в версии с 3-дверным кузовом

01.07 Производство седана продолжается.





Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Daewoo Lanos 1,4i, $	-	7910	7450	7270	6715	6235
	Daewoo Lanos 1,5i, $	8900	8045	7670	7315	6925	6570
	Daewoo Lanos 1,6i, $	11800	10205	9635	9105	8565	8065
Пробег, тыс. км		0,0	19,6	35,3	51,0	66,7	82,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. с распр. впр.: **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,5 л (86 л. с.)** ◆ **1,5 л 16 V (100 л. с.)** ◆ **1,6 л 16 V (106 л. с.)**

ки» (106 л. с.). Ресурс 8-клапанных 1,5-литровых моторов 400–500 тыс. км до капитального ремонта. Первыми – после 200–300 тыс. км – в двигателях сдаются сальники клапанов, более 300 тыс. км служат гидрокомпенсаторы клапанов. Топливные форсунки нужно чистить каждые 50 тыс. км, не забывая и о сетке бензонасоса: засоренная, она нагружает насос и приводит к преждевременному выходу его из строя. Завод предусматривает работу силового агрегата на бензине различных марок. Для перевода на другое топливо нужно поставить/снять перемычку в специальном блоке под передним пассажирским сиденьем; однако самостоятельно это лучше не делать. Владельцу Lanos придется смириться с тем, что в теплую погоду непрогретый двигатель может давать сбои при резком прибавлении газа. Герметичность системы смазки нарушается только в случае удара поддоном о препятствие, тогда возможна течь из-под его прокладки. Уровень жидкости в системе охлаждения сохраняется долго, но термостат может отказать – такие случаи отмечались неоднократно.

Все Lanos – с приводом на переднюю ось. 5-ступенчатая «механика» даже не нуждается в замене масла – в картере КП отсутствует сливное отверстие. Четырехступенчатый «автомат» встречается в основном на машинах с 16-клапанными моторами – модификации Sport. Никаких негативных отзывов о работе этого гидромеханического агрегата нет. ШРУСы при условии сохранности пыльников не напоминают о себе, пока на одометре не появится цифра 200 тыс. – если водитель не любит резко трогаться с вывернутыми колесами.

Подвеска Lanos представляет собой набор компромиссов. Она хорошо поглощает средние неровности и в то же время неприятно стучит на мелких. Если дорога неровная, при быстрой езде машина проявляет склонность к раскачиванию и рысканию. Главный же козырь подвески в отечественных условиях – долговечность. Шаровые опоры легко «доживают» до 100–150 тыс. км, причем не обязательно заменять их вместе с рычагом – деталь можно купить и отдельно. Передний сайлент-блок переднего рычага называют вечным, а задний служит порядка 70 тыс. км. Сайлент-блоки задней балки приходится менять после 150 тыс. км пробега. Все четыре амортизатора безупречно работают до 60 тыс. км и более. В наследство от Opel 1980–90 гг. Lanos досталось особенность: если его часто перегружать, задние пружины проседают и могут поломаться.

Характерный дефект рулевого управления автомобиля можно отнести к числу курьезов: копеечная фторопластовая втулка рулевого вала выпадает из гнезда до тех пор, пока ее не зафиксируют подходящим хомутом. Люфт рейки устраняется регулировкой или заменой втулок, гидроусилитель не добавляет владельцам хлопот. Наконечники рулевых тяг «ходят» как минимум 50 тыс. км.

Тормозная система с ABS на нашем рынке встречается редко, и для большей эффективности торможения активные драйверы «переобувают» машину в более широкую резину (185/60 R14). Необходимо также регулярно менять рабочую жидкость согласно инструкции и смазывать направляющие суппортов при каждой замене колодок.

Daewoo Lanos – автомобиль, у которого трудно найти существенные недостатки, особенно на фоне цены. Огромный выбор Lanos на вторичном рынке и в автосалонах позволяет смело торговаться. Универсальность сделала модель популярной не только у частников, но и у рачительных бизнесменов, которые используют ее в качестве такси, а «укатав» машину, выставляют ее на продажу. Именно таких авто следует остерегаться.



Альтернатива:
ВАЗ-2110/2112, Renault Symbol, Dacia Nova/SuperNova/Solenza.

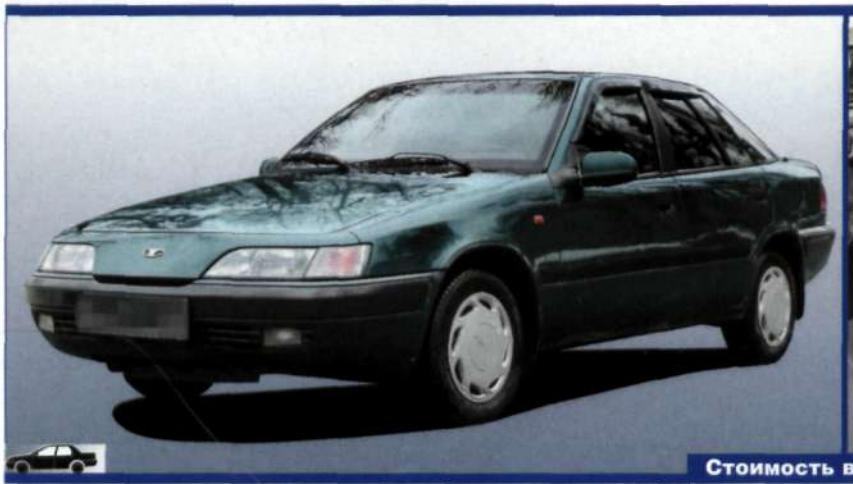
Итоги

+ Надежные и долговечные агрегаты ● Развитая сервисная сеть ● Недорогие запчасти и обслуживание ● Удобный салон ● Большой выбор на рынке

– Нескромный «аппетит» двигателей ● Недостаточная шумоизоляция ● Необходимость чистки регулятора холостого хода ● Посредственная управляемость

Daewoo Espero

1993–1999





Эсперанто придумали для того, чтобы никому не было обидно, что его родной язык не стал средством международного общения. Но им пользовались единицы. Машине с похожим названием повезло больше – она имела спрос во многих, совсем разных странах.

В начале 1990-х Daewoo Motors стало тесно на внутреннем корейском рынке, и корпорация подготовила массированную атаку на Европу. В среднем классе ударной силой выступала модель Espero. К наступлению корейцы подготовились хорошо – оригинальный кузов заказали стилистам Bertone, а механическую часть позаимствовали у General Motors. В основу новой модели легла слегка растянутая «джизмовская» платформа J, на которой базировались популярные в 80-е годы Opel Ascona, Vauxhall Cavalier, Isuzu Aska, Holden Camira, Chevrolet Monza, Pontiac Sunfire, Buick Skyhawk, Oldsmobile Firenza и даже Cadillac Cimarron.

Автомобиль выпускался только с одним кузовом – седан. Багажник машины большой и глубокий – 560 л, но именно это и доставляет неудобства. В случае кузовного ремонта ходовое «железо» долго искать не придется – в продаже есть не только оригинальные, но и детали китайского производства (самые востребованные). На старых машинах отмечена коррозия нижней части дверей и порогов.

Салон просторный, чуть ли не представительский, однако водительское место не лишено особенностей, педали расположены близко друг к другу, а руль смещен вправо относительно сиденья – правда, к этому быстро привыкаешь. Зато кресло водителя отличается большим диапазоном регулировок, а обзор с него хорош во все стороны. На автомобилях, эксплуатирующихся в больших городах, кондиционер часто отказывает из-за коррозии трубопроводов, принимающих солевые «ванны». Базовая комплектация Daewoo Espero включает кондиционер, ГУР, центральный замок, электростеклоподъемники всех дверей, электроприводы зеркал, регулировки высоты руля и сиденья. Все это в целом работает исправно даже на самых «пожилых» машинах. Из популярных сегодня опций отсутствуют только ABS и подушки безопасности.

Espero оснащался силовыми агрегатами трех типов. Шестнадцатиклапанный 1,5-литровый мотор (90 л. с.) некоторые считают «вялым» для такого тяжелого авто, но это только на фоне двух других агрегатов – на редкость тяговитых и «эластичных». Двигатель объемом 1,8 л (95 л. с.) предназначался для внутреннего корейского рынка, официально к нам не поставлялся, поэтому наименее распространен. Самый популярный в Украине агрегат – рядная 2,0-литровая «четверка» мощностью 105 л. с., которая отличается хорошей тягой в широком диапазоне оборотов. Ресурс моторов в целом составляет не менее 250 тыс. км. Большой плюс обоих распространенных у нас агрегатов – способность работать на бензине марки А-92, а в крайнем случае – на низкооктановом А-76. Иногда такая «всеядность» может пригодиться. К минусам причисляют относительно высокий «аппетит» 2,0-литрового мотора – порядка 8 л/100 км по трассе и не менее 11 л/100 км в городе. Хотя многие считают это приемлемой платой за высокую динамику.

История

1993 Старт Daewoo Espero
1994 Появился мотор 1,5 л 16 V (90 л. с.)
1997 Сборка Espero в Корее прекращена
1997 Начата крупноузловая сборка Daewoo Espero в России
После: Daewoo Nubira 1997–2003 г. в. Выпуск Espero прекращен в 1999 году

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Daewoo Espero 1,8i $	-	-	7415	6635	6150	5630
	Daewoo Espero 2,0i $	-	-	7785	6945	6360	5860
	Пробег, тыс. км	-	-	154,7	172,9	191,1	209,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,5 л 16 V (90 л. с.)** ◆ **1,8 л (95 л. с.)** ◆ **2,0 л (105 л. с.)**



Альтернатива:
Peugeot 405, Opel Vectra (A), Mazda 626 (GE)

Большинство Daewoo Espero укомплектованы надежной 5-ступенчатой механической коробкой передач, 4-ступенчатые «автоматы», предназначенные в первую очередь для корейского рынка, встречаются редко. У механических коробок со временем ухудшается четкость включения передач.

Подвеска автомобиля обеспечивает высокий комфорт при движении по неровностям, а при активной езде отличается чрезмерной валкостью. Задние амортизаторы редко «доживают» до 60 тыс. км. Сайлент-блоки подвески «пробегают» порядка 50 тыс. км. Ресурс «родных» шаровых опор не превышает 30 тыс. км. Задние пружины уже к 40 тыс. км пробега могут просесть или просто сломаться. Не самые долговечные детали «корейца» – подшипники ступиц всех четырех колес.

Все без исключения Espero оснащены гидроусилителем руля – эффективным, с ощутимой обратной реакцией. Характерных неисправностей у него нет.

Тормоза данной модели имеют только один вариант исполнения – вентилируемые диски спереди и барабанные механизмы сзади. Как и на многих машинах аналогичного класса, колодки служат порядка 30 тыс. км – передние и около 100 тыс. км – задние.

Daewoo Espero – автомобиль вполне надежный, причем как минимум с двумя яркими особенностями: все еще неординарная внешность и на редкость комфортная подвеска.

Итоги

+ Вместительные салон и багажник ● Достаточный для данного класса комфорт ● Невысокая цена ● Богатая комплектация

– Коррозия дверей и порогов ● Большой «аппетит» 2,0-литрового двигателя ● Недолговечные детали подвески

Daewoo Nubira

1997–2003





Сегодня новые модели корейских производителей выглядят довольно неординарно. Среди «пионеров» Nubira была одной из первых – и до сих пор не стала последней.

Nubira выпускалась с тремя типами кузова – 4-дверный седан, 5-дверные хэтчбек и универсал. Лакокрасочное покрытие автомобиля качественное, но нижняя часть кузова и элементы подвески некоторых экземпляров начинают ржаветь. Коррозия поражает металл на порогах, арках, дверях. «Родная» выхлопная система служит до шести лет, но иногда сгнивает уже после трех-четырех «соленых» зим.

Уровень оснащения Nubira неплохой, особенно если учитывать цену машины. В разных комплектациях на модель устанавливали гидроусилитель руля, кондиционер, центральный замок, ABS, задние дисковые тормоза, подогрев электрозеркал и заднего стекла, иммобилайзер, стеклоподъемники, подушки безопасности, магнитолу с акустикой.

Салон машины невыразительный. Но качество сборки – на высоте, материалы отделки добротные и не скрипят даже в автомобилях с большим пробегом. Увеличить объем багажника у седана, сложив заднее сиденье, можно не во всех версиях – этой опции лишены чисто корейские комплектации и многие из «украинских» машин. Есть нарекания на замерзание приводов центрального замка и долгий прогрев отопителя зимой. Зато кондиционер весьма эффективен.

В 1999 году проведен рестайлинг модели – обновлен экстерьер с частичной модернизацией ходовой части, салона и силовых агрегатов. У 1,6-литрового мотора появились новые системы зажигания и питания. 2,0-литровый двигатель получил блок управления с новой программой и новую выхлопную систему.

Взятые за основу двигатели Opel конструкторы сделали 16-клапанными. Для этого их снабдили новыми двухвальными головками. Моторы получились оборотистые, с ровной тягой в среднем и верхнем диапазонах, хотя и с небольшой «слабинкой» на «низах». Их не назовешь экономичными (расход топлива – до 10–12 л/100 км в городском режиме), но с другой стороны, они не «едят» масло, просты в конструкции, неприхотливы и ремонтопригодны. Основными считались 1,6-литровый и 2,0-литровый двигатели. Причем первый в основном устанавливали на машины первых лет выпуска, а второй – на рестайлинговые. Двигатель с большим объемом обеспечивает лучшую динамику при несущественно большем расходе топлива. Менее распространены еще два мотора – объемом 1,5 л и 1,8 л. Ресурс силовых агрегатов 200–250 тыс. км. В целом двигатели неприятностей не доставляют – периодическая регулировка и очистка системы холостого хода не в счет. Слабое место выхлопной системы в наших условиях – катализатор, забивающийся при использовании некачественного бензина уже на первых десятках тысяч километров пробега. Впрочем, многие первые владельцы уже разрешили дилемму «экология или езда» самым простым способом – удалив начинку катализатора.

Машина комплектовалась коробками передач двух типов – 5-ступенчатой «механикой» и 4-ступенчатым гидромеханическим «автоматом» ZF. Версий с «механикой» абсолютное большинство. Кроме затрудненного включения первой передачи в мороз, никаких серьезных трудностей в обращении с ними владельцы пока не испытывают.

Подвеска машины сделана с явной заботой о комфорте, хотя при этом она недолговечна. Стойки стабилизаторов и сайлент-блоки передних рычагов имеют ресурс 15–25 тыс. км. Сайлент-блоки задней «многорычажки» менее привередливы и обычно выдерживают не менее 25–35 тыс. км. При неаккуратной езде оригинальных амортизаторов хватает на 30–40 тыс. км, задних пружин – на 2-3 года. Хотя сдержанные водители меняют амортизаторы через 90 тыс. км.

Рулевое управление Nubira с гидроусилителем обеспечивает хорошую информативность. Наконечники рулевых тяг «живут» в среднем не менее 30–40 тыс. км.

Тормоза автомобиля по эффективности отвечают его энерговооруженности, но с ними возможны определенные проблемы. Суппорты дисковых механизмов через несколько лет эксплуатации закисают, их направляющие корродируют и клинят. Цилиндры задних барабанных тормозов протекают из-за износа манжет.

Daewoo Nubira – вполне современный и практичный автомобиль, полноправно претендующий на статус семейного. Все это достанется вам за небольшие деньги, а дальнейшее содержание машины не станет обременительным.

История

До: Daewoo Espero 1993–1999 г. в.

03.97 Старт Daewoo Nubira

05.98 Крупноузловая сборка Nubira в Украине

06.99 Рестайлинг – Daewoo Nubira II

07.99 *Прекращено производство хэтчбеков*

06.00 На конвейере остался универсал

После: Chevrolet Nubira-III/Lacetti с 2003 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Daewoo Nubira 1,6i, $	9720	9075	8410	7750	7085	-
	Daewoo Nubira 2,0i, $	10260	9730	9160	8710	8430	-
	Daewoo Nubira 1,6i Wagon, $	10425	9685	8920	8240	7720	-
	Daewoo Nubira 2,0i Wagon , $	10610	10040	9430	9095	8895	-
	Пробег, тыс. км	42,5	59,5	76,5	93,5	110,5	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,5 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (106 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)**



Альтернатива: Mitsubishi Carisma, Hyundai Lantra, Opel Astra (G)

Итоги

Плюсы

- Невысокая цена автомобиля
- Доступные запчасти и сервис
- Просторный салон

Минусы

- *Недолговечная подвеска*
- Невыразительный экстерьер и интерьер
- Возможна коррозия кузова и расположенных под ним деталей

Daewoo Leganza

1997–2002





Daewoo Leganza неискушенному покупателю может показаться обычным седаном D-класса – правда, до тех пор, пока он не узнает его цену. На удивление малые суммы обостряют интерес к автомобилю: неужели комфорт и простор стоят так дешево...

Несомненно, главное достоинство Daewoo Leganza – вместительность и комфортабельность. В отделанном качественными материалами салоне легко поместятся пять человек. Обзор в целом неплохой, но задний вид немного ограничен высоким багажником. Список оборудования самой распространенной версии CDX впечатляет: ABS, гидроусилитель руля переменной производительности, электростеклоподъемники, тонированные стекла, «противотуманки», зеркала с электроприводом и подогревом, литые диски, водительское кресло с пятью регулировками, руль с регулируемой высотой, складывающееся по частям заднее сиденье, отделка салона «под дерево» и велюром, часы с термометром, центральный замок, подушка безопасности водителя, защитные брусья в дверях, аудиоподготовка (шесть динамиков, антенна с электроприводом), корректор фар, повторитель стоп-сигнала, стеклоочистители с регулируемой цикличностью. Стоит отметить, что в «богатых» комплектациях вместо кондиционера смонтирована система климат-контроля. Кожаная обивка версий SX и CDX к пробегу 250–300 тыс. км иногда выглядит потертой. Кузов Daewoo Leganza оцинкован, однако на старых экземплярах можно найти ржавчину в районе арок задних крыльев.

История

До: Daewoo Prince 1993–1997 г. в.

03.97 *Старт седана Leganza*

09.97 Серийный выпуск модели в Корее

04.98 Крупноузловая сборка в Украине

1998–1999 Крупноузловая сборка Leganza в России

После: Daewoo Magnus/Evanda 2002–2006 г. в.

2,0-литровые двигатели Leganza специалисты считают лучшими для отечественных условий эксплуатации. 2,0-литровый мотор с индексом T20SED выпускается как в 8-клапанном варианте (SOHC), так и в 16-клапанном (DOHC). Двигатель T22SED объемом 2,2 л устанавливали на машины для американского рынка. Покупка данной версии не рекомендуется, поскольку диагностические сканеры большинства наших СТО «не видят» электронный блок управления мотора. T18SED объемом 1,8 л отличается только меньшей мощностью, нехватка которой ощущается при езде в плотном городском потоке. Конструктивно все агрегаты одинаковы, и мотористам они хорошо известны. Редкие случаи капремонта моторов Leganza вызваны теми или иными ошибками водителей: езда при низком уровне масла, гидроудар при форсировании глубокой лужи и т. п. Случаев предельного износа силовых агрегатов на специализированных СТО не припомнили, хотя не редкость автомобили с пробегом более 300 тыс. км. Согласно инструкции двигатели могут потреблять бензин А-92. Правда, «аппетит» у них немалый – 12–14 л/100 км в городском режиме. Качество отечественного топлива для моторов приемлемое. Бензонасос изнашивается быстрее, если в баке часто бывает мало топлива – в таком случае требуется его замена спустя 80–90 тыс. км; в более щадящих условиях насос «доживает» до 140 тыс. км. Зубчатый ремень ГРМ рекомендуется менять через 60 тыс. км, причем вместе с роликами. Гидрокомпенсаторы клапанов при условии своевременной замены масла могут прослужить до 300 тыс. км. «Больное место» всех Daewoo тех лет – регулятор холостого хода, который приходится очищать каждый раз, когда начинают «плавать» холостые обороты. Другая досадная мелочь – возможная утечка масла из-под клапанной крышки.

Все Leganza переднеприводные. Механические КП надежнее автоматических – срок их службы, как правило, около 200 тыс. км. Ремонт «автомата» обходится дорого, поэтому лучше выбрать «механику», в которой после пробега в 100 тыс. км могут потребовать замены разве что втулки кулисы переключения передач.

Спереди в подвеске применен распространенный McPherson, сзади – независимая «многорычажка». Сайлент-блоки передних рычагов первых Leganza были недолговечными, но уже через несколько месяцев корейцы выпустили так называемые усиленные, и ресурс этих деталей вырос до 100–150 тыс. км. Передние амортизаторы «сдаются» только к 50–60 тыс. км, задние – к первой сотне тысяч пробега. Шаровых опор хватает на 60–80 тыс. км. Слабое место – задние пружины, в которых довольно часто ломаются крайние витки.

Усилие на руле изменяется в зависимости от скорости движения – за это отвечает гидроусилитель, которому каждые 30 тыс. км требуется замена жидкости. Рулевая рейка особой надежностью не отличается – после 40 тыс. км теряли герметичность ее сальники.

Дисковые тормоза всех колес Leganza эффективные. В городских условиях каждые 15–20 тыс. км изнашиваются колодки передних тормозов, до 40 тыс. служат задние. Тормозные диски, соответственно, стачиваются к 50 и 100 тыс. км. Практически все 2,0-литровые версии оснащены ABS.

Единственное, что может смутить в этом надежном и комфортабельном автомобиле – это эмблема на радиаторе. Седан такого класса в представлении многих должен быть более «породистым».

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Daewoo Leganza 2,0i, $	13520	12085	10600	9620	8625	7700
	Пробег, тыс. км	82,4	101,8	121,2	140,6	160,0	179,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. распред. впрыск.: **1,8 л 8V (95 л. с.)** ◆ **2,0 л 8V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (133 л. с.)**



Альтернатива: Hyundai Sonata IV , Kia Clarus , Peugeot 406

Итоги

Надежные узлы и агрегаты
- **Вместительный салон**
- **Богатое оснащение**
- **Комфортная подвеска**
- **Доступная цена машины и ее обслуживания**
- **Развитая сервисная сеть**

Значительный расход топлива
- **Поломка задних пружин**
- **Недостаточно долговечная АКП**

Fiat Uno

1983–1993





Fiat Uno подойдет жителям украинских городов, которые не располагают средствами на покупку дорогих машин, но при этом хотят быть независимыми от общественного транспорта.

При покупке автомобиля необходимо проверить характерные места кузова, подверженные коррозии: пороги, нижние части дверей, арки передних крыльев, брызговики моторного отсека, а также металл под уплотнителями стекол. Правда, польские версии, часто встречающиеся в Украине, благодаря относительной молодости не имеют серьезных проблем с «рыжей болезнью».

Салон Uno уютный. Внутри удобно смогут расположиться четыре человека – как и в большинстве малолитражек троим сзади будет тесновато. Вместе с тем места над головой достаточно даже для людей высокого роста. Водительское место спланировано удобно, а большая площадь остекления способствует хорошей обзорности. Пластиковые отделочные материалы качественные и не скрипят.

ГРМ всех моторов Uno оснащен ремнем, который рекомендуют менять каждые 40–50 тыс. км. Исключение составляет бензиновый агрегат объемом 0,903 л (45 л. с.), в котором газораспределительный механизм приводится в действие цепью. Кроме того, каждые 50 тыс. км на всех двигателях необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов. С системой охлаждения, в принципе, проблем не возникает. Лишь в 1,5-литровом бензиновом моторе может выйти из строя термостат. Карбюраторная и «инжекторная» топливные системы довольно надежны, а вот моновпрыск может доставить хлопот – со временем в нем выходит из строя потенциометр дроссельной заслонки, что сопровождается завышенными оборотами двигателя на холостом ходу и повышенным расходом топлива. Правда, причиной большого «аппетита» во всех версиях может быть и негерметичность топливного бака. Дело в том, что он металлический и частенько ржавеет до дыр. Все двигатели отличаются небольшим расходом топлива.

В основном большинство машин оснащено механическими 5-ступенчатыми КП. В ней, ввиду неудачной конструкции сальников, возможны течи масла через сальники полуосей. Впоследствии этот узел был доработан производителем. В остальном же «механика» надежна и служит без проблем, как правило, весь срок эксплуатации автомобиля. Нужно лишь не забывать своевременно, через каждые 80 тыс. км, менять в КП масло. А вот от покупки версий, оснащенных бесступенчатой автоматической клиноременной трансмиссией Selecta, лучше отказаться – как правило, ремни и шкивы уже изношены, и вскоре коробка передач может потребовать дорогостоящего ремонта.

Ходовая часть Uno достаточно проста. Впереди McPherson, сзади – балка, что служит залогом ее неприхотливости. Передние амортизаторы «выхаживают» не менее 50–60 тыс. км, а вот сайлент-блоки передних рычагов практически «неубиваемые». Слабое место задней подвески – опорные чашки амортизаторов. Они служат около 40 тыс. км.

Многие Uno оснащены рулевым управлением без гидроусилителя (исключение составляет наиболее мощная бензиновая 112-сильная версия – в ней ГУР предусмотрен в стандарте). Наименьший срок эксплуатации у втулки рулевой рейки. На наших дорогах она «ходит» в среднем 80 тыс. км. А вот рулевые тяги и наконечники служат намного дольше.

Следует внимательно осмотреть шланги тормозной системы – со временем они трескаются (причем чаще – передние). Не лишним будет проверить и толщину передних тормозных дисков – как правило, на большинстве автомобилей они уже «на подходе» – минимальная толщина составляет 9 мм.

Благодаря простой конструкции Fiat Uno большинство операций по его обслуживанию может выполнять водитель, имеющий элементарные автослесарные навыки. Хотя стоит учесть, что запчасти на Uno стоят несколько дороже, чем на отечественные авто, альтернативой которым выступает «итальянец».

История

До: **Fiat 127 1971–1983 г. в.**

03.83 Представлен Fiat Uno

01.84 1,4-литровый турбодизельный двигатель

05.85 Спортивная версия с бензиновым мотором объемом 1,3 л Turbo (105 л. с.)

10.86 Дебют 1,7-литровой дизельной модификации

10.89 Рестайлинг

02.91 Установка бесступенчатой АКП Selecta

08.91 Бензиновая 1,4-литровая версия с турбонаддувом

После: **Fiat Punto I 1993–99 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые					
	Fiat Uno 45 1,0i, $	**2890**	**2655**	**2430**	**2220**	**2025**
	Fiat Uno 70 1,4i, $	**3830**	**3335**	**2890**	**2515**	**2215**
Пробег, тыс. км		155,0	166,7	178,4	190,1	201,8
	Дизельные					
	Fiat Uno 60 1,7 D , $	**2985**	**2665**	**2390**	**2175**	**1995**
Пробег, тыс. км		155,0	166,7	178,4	190,1	201,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **0,903 л (45 л. с.)** ◆ **1,0 л (51 л. с.)** ◆ **1,1 л (49, 51 и 55 л. с.)** ◆ **1,3 л (65 л. с.)** ◆ **1,3 л Turbo (105 л. с.)** ◆ **1,4 л (70 л. с.)** ◆ **1,4 л Turbo (112 л. с.)** ◆ **1,5 л (75 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,3 л (45 л. с.)** ◆ **1,4 л Turbo (70 л. с.)** ◆ **1,7 л (57 л. с.)** ◆ **1,9 л (71 л. с.)**



Альтернатива: ВАЗ-2108/2109, ЗАЗ-1102 «Таврия», Peugeot 205

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля** ● **Хорошая обзорность** ● **Большой выбор силовых агрегатов и кузовных запчастей** ● **Экономичные моторы** ● **Высокая ремонтопригодность** ● **Долговечная подвеска**

– **Неважная антикоррозионная устойчивость** ● **Низкое качество турецких запчастей** ● **Жесткая подвеска** ● **Недолговечные тормозные шланги и потенциометр дроссельной заслонки**

Fiat Punto II

1999–2003





На втором десятке лет пользования иномарками отечественные автолюбители начали привыкать к тому, что на маленьких машинах ездят не только женщины, но и представители сильного пола. Убедить в этом помог среди прочих «малышек» и Fiat Punto II.

Модель Punto традиционно числится в списке наиболее популярных авто итальянского концерна. Большинство машин завезли в нашу страну новыми – они продавались в автосалонах официальных дилеров. В основном это базовые версии с мотором объемом 1,2 л и пятиступенчатой механической КП. Автоматическая трансмиссия встречается в Украине чрезвычайно редко, как и 16-клапанные моторы, с которыми она обычно агрегатировалась. Трехдверная модификация Fiat Punto II короче на 35 мм и позиционируется как более «горячая» – это подчеркивают измененные детали кузова и передний и задний обвесы. Длина уменьшена за счет величины багажника, а база и размеры салона при этом остаются прежними. Кузов всех Punto II оцинкованный, поэтому он не подвержен коррозии.

Салон рассчитан на пятерых, хотя на заднем диванчике троим тесновато. Водительское место с хорошей эргономикой. Пластиковая отделка интерьера, хоть и не самая дорогая на вид, на неровностях «молчалива». Однако шум со стороны задних колесных арок нарушает ощущение комфорта. Несмотря на южное происхождение, отопитель эффективен даже в самые суровые зимы.

Применяемые на Fiat Punto II бензиновые двигатели зарекомендовали себя хорошо. Базовый мотор 1,2 л с восьмиклапанной головкой может показаться слабоватым, но в Украине он наиболее распространен. Один из его плюсов – при обрыве ремня ГРМ клапаны не соприкасаются с поршнями. А вот гидрокомпенсаторы клапанного механизма, применявшиеся на всех агрегатах, не отличаются высокой надежностью – служат около 90 тыс. км. Судить о ресурсе двигателей в целом пока рано – по данным специалистов фирменного сервиса, до капремонта проданные в Украине автомобили еще не дожили: максимальный пробег Punto II на сегодня составляет не более 110–150 тыс. км. Однако опыт эксплуатации других моделей Fiat с этими моторами свидетельствует, что они могут проездить до 250 тыс. км.

Чаще всего у нас встречаются автомобили, оснащенные 5-ступенчатой «механикой». Версия Punto Selecta (только с моторами 16V) комплектуется автоматической клиноременной трансмиссией CVT. Механизм управления этим вариатором имеет шесть фиксированных ступеней, имитирующих работу шестискоростной коробки передач. На версии Sporting (только с 1,2-литровыми моторами 16V) таких ступеней семь. Как к «механике», так и к вариаторам претензий нет.

Ходовая часть Fiat Punto II считается одной из самых удачных в классе – она весьма комфортабельна и при этом обеспечивает хорошую управляемость. Передняя подвеска типа McPherson, задняя – зависимая с торсионной балкой. Пружины подвески Punto не ломаются и не проседают.

Усилители рулевого управления, которыми оснащены многие Punto II, – электрические и отличаются важной особенностью. Расположенная на торпедо кнопка City переводит усилитель в городской режим, удобный при парковке, – с большим коэффициентом усиления, но без ощутимой обратной связи. Городской режим автоматически выключается после разгона до 60–70 км/ч, и руль снова наливается необходимой тяжестью. Известны случаи отказа электронного блока управления – он неремонтопригоден и требует только замены. Чтобы устранить люфт рулевой рейки (на машинах без усилителя), ее нужно регулировать примерно каждые 50 тыс. км. Шарниры рулевых тяг долговечны и при спокойном стиле вождения выдерживают до 60 тыс. км.

Fiat Punto – достойный автомобиль. Кроме удовлетворения исключительно утилитарных запросов, он может стать средством выражения индивидуальности хозяина и доставлять наслаждение – как от владения красивой вещью, так и от вождения.

История

До: Punto I 1993–1999 г. в.

07.99 Представлен Fiat Punto II

09.99 Начат серийный выпуск Punto II с кузовами 3- и 5-дверный хэтчбек

01.02 Представлена версия Punto 1.9 JTD

После: Punto III с 2003 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые					
	Punto II 1,2 16V, $	12430	10675	8920	7165	5735
	Punto II 1,2 16V, $	13100	11220	9625	7825	6245
Пробег, тыс. км		42,9	56,1	69,3	82,5	95,7

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. впрыск.: **1,2 л 8 V (60 л. с.)** ◆ **1,2 л 16 V (80 л. с.)** ◆ **1,8 л 16 V (131 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л 16V (60 л. с.)** ◆ **1,9 л 16V Turbo (85 л. с.)**



Альтернатива:
Peugeot 206, VW Polo III, Nissan Micra II

Итоги

Компактность ● **Удобный и просторный салон** ● **Хорошие ходовые качества**

Неважная шумоизоляция ● **Ограниченный выбор на вторичном рынке**

Fiat Tipo/Tempra 1988–1995





Даже несмотря на то, что Fiat Tipo был удостоен почетного титула «Автомобиль 1989 года», ему так и не удалось превысить объемы продаж своего основного конкурента – VW Golf.

Особенность дизайна семейства Fiat Tipo/ Tempra состоит в том, что хэтчбеки отличаются от седанов и универсалов как задней, так и передней частью. А это, в свою очередь, усложняет поиск нужных кузовных запчастей при ремонте. Автомобили неплохо защищены от коррозии – около 70% панелей их кузовов оцинкованы, а на некоторых моделях Tipo крышка багажника выполнена из пластика. Претензии в плане обзорности есть только к седанам Tempra: нижняя кромка их заднего стекла находится слишком высоко, поэтому при движении задним ходом не видно крайнего заднего габарита машины.

Благодаря достаточно большой для гольф-класса колесной базе (2540 мм) салон Tipo/Tempra получился большой и просторный. На передних сиденьях могут удобно расположиться даже люди высокого роста – места над головой хватает, а колени водителя не упираются в руль. Пассажиры заднего ряда тоже чувствуют себя вполне комфортно. Пластик, из которого выполнены детали интерьера, не очень высокого качества, и разболтанные крепления досаждают назойливым скрипом. Особенно надоедает обшивка центральных стоек. Система вентиляции и обогрева «грешит» выходом из строя регулятора скорости вентилятора «печки», из-за чего владельцам приходится пользоваться оставшимися двумя или тремя его рабочими положениями.

Размер багажного отделения у Tipo/Tempra – средний для машин этого класса. Так, объем багажника 3- и 5-дверных хэтчбеков составляет 350 л, седана – 500 л, универсала – 550 л, с разложенными задними сиденьями – 1100, 1400 и 1550 л соответственно.

Для Tipo/Tempra предлагается широкий выбор 4-цилиндровых силовых агрегатов: 8 бензиновых – начиная с самого слабенького карбюраторного мотора объемом 1,1 л (56 л. с.) и заканчивая «заряженным» 16-клапанным двигателем объемом 2,0 л (139 л. с.), и 3 дизельных – объемом от 1,7 л (57 л. с.) до 1,9 л (90 л. с.). Моторесурс двигателей в среднем составляет 250–300 тыс. км. Самыми надежными и экономичными являются бензиновые моторы объемом 1,6 л (75 л. с.) и 1,8 л (90 л. с.), а также дизельный 1,9 л (65 л. с.). Слабое место силовых агрегатов – система охлаждения, в которой возможно подтекание охлаждающей жидкости в местах соединений резиновых патрубков с радиатором и двигателем.

Большая часть автомобилей оборудовалась 5-ступенчатыми механическими КП, хотя иногда встречались и модификации с автоматическим бесступенчатым вариатором Selecta. По поводу «механики» замечаний нет – эти коробки передач способны без особых проблем выходить весь срок эксплуатации машины. А вот от покупки версий с вариатором лучше отказаться: этот агрегат изначально не отличался большим ресурсом, который с учетом возраста автомобилей, скорее всего, уже на исходе.

Независимая передняя и задняя подвески Tipo/Tempra несколько жестковаты, хотя и надежны. Единственное слабое место – задний сайлент-блок рычага передней подвески, который на наших дорогах быстро выходит из строя, а стоит недешево, поскольку поставляется вместе с рычагом и шаровой опорой.

Все машины оснащены реечным рулевым управлением, которое на многих экземплярах оснащалось гидроусилителем. В отечественных условиях наконечники рулевых тяг способны выходить 40–50 тыс. км.

Тормозная система большинства Tipo/Tempra укомплектована передними дисковыми механизмами и задними – барабанными. А вот у спортивных модификаций и сзади применялись дисковые тормоза. Система ABS устанавливалась только под заказ.

Приобретение подержанных Fiat Tipo/Tempra – оправданная покупка для тех, кто не желает переплачивать за престиж более именитых конкурентов. Правда, найти хороший экземпляр нелегко – техсостояние многих из них оставляет желать лучшего. Владельцы, укатав машину, не хотят связываться с ремонтом и выставляют ее на продажу.

История

До: **Fiat Ritmo 1978–1988 г. в.**

01.88 Старт 5-дверного хэтчбека Tipo

02.90 Представлен седан Tempra

05.90 Дебют универсала Tempra Station Wagon

09.90 Заряженная версия GTI 16V

09.92 Премьера модификации Tipo GT

03.93 Новые двигатели: бензиновый 2,0 л (113 л. с.) и турбодизельный 1,9 л (90 л. с.)

03.93 3-дверная версия хэтчбека Tipo

08.93 Рестайлинг всего семейства

После: **Fiat Bravo/Brava/Marea 1995–2001 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	Fiat Tipo 2,0i, $	5030	4525	4380	3980	3640	3300
	Пробег, тыс. км	142,9	155,6	168,3	181,0	193,7	206,4
	Дизельные						
	Fiat Tempra 1,9 TDS, $	5135	4600	4145	3725	3310	2960
	Пробег, тыс. км	176,6	192,3	208,0	223,7	239,4	256,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,1 л (56 л. с.)** ◆ **1,4 л (70 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)**

распр. впр.: **2,0 л (109 л. с.)** ◆ **2,0 л (113 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (139 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,7 л (57 л. с.)** ◆ **1,9 л (65 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива: **VW Golf III, Opel Astra (F), Renault 19**

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость автомобиля ● Просторный и комфортабельный салон ● Хорошая антикоррозионная устойчивость

Минусы: Скрип пластиковой обшивки салона ● Жесткая подвеска ● Негерметичная система охлаждения часто провоцирует перегрев двигателей ● Плохая обзорность у седанов

Fiat Bravo/Brava/Marea 1995–2001



У многих отечественных автолюбителей сложилось устойчивое мнение, что итальянские автомобили не слишком надежны и дороже в обслуживании, чем те же «немцы». Fiat Bravo/Brava/Marea разбивают этот стереотип.

Семейство Bravo/Brava/Marea пришло на смену Fiat Tipo/Tempra. Если ранее 3- и 5-дверные хэтчбеки назывались одинаково – Tipo, то в следующей модели 3-дверный хэтчбек получил имя Bravo, а 5-дверный – Brava. Седан также «окрестили» по-новому – Marea, да и универсал сменил свое название – предшественник именовался Tempra Station Wagon, а наследник – Marea Weekend. Даже сегодня дизайн 8-летней модели нельзя назвать архаичным. В этих автомобилях создатели сохранили особенность семейства предшественников – хэтчбеки отличаются от седанов и универсалов не только задней частью, но и капотом, бампером и радиаторной решеткой. Такая особенность усложняет поиск нужных запчастей в случае кузовного ремонта.

Итальянцы хорошо позаботились о сохранности своей модели – ее кузов оцинкован. Из недостатков следует отметить лишь трескающееся резиновое покрытие наружных дверных ручек. Для повышения пассивной безопасности в дверях установлены усилительные балки, и даже базовые версии оснащены airbag для водителя.

Кстати, индивидуальность оформления заметна и внутри – для Brava и Marea предназначен щиток приборов с полукруглыми шкалами, а вот для Bravo – с круглыми. Салоны всех модификаций просторные – благодаря тому, что колесная база и ширина «итальянцев» одна из наибольших среди конкурентов, внутри удобно устроятся пять человек. К тому же комфорт для задних пассажиров создают отдельные воздуховоды системы отопления и вентиляции салона. Да и багажные отделения Bravo/Brava/Marea одни из самых вместительных. Стандартная комплектация автомобиля включает гидроусилитель руля, центральный замок, иммобилайзер, магнитолу, дополнительный стоп-сигнал, регулировки высоты рулевой колонки и водительского сиденья.



В Украине чаще встречаются автомобили, оборудованные бензиновыми агрегатами объемом 1,4 л, 1,6 л и 1,8 л и турбодизельным 1,9 л. Их моторесурс в среднем составляет около 300 тыс. км. Из бензиновых наиболее приемлемыми в обслуживании являются 1,6- и 1,8-литровые моторы. При покупке машины ранних годов выпуска с бензиновым мотором объемом 1,6 л следует учесть, что этот агрегат в 1996 году доработан Fiat: на шестерню привода масляного насоса установлен ограничитель для устранения вертикального смещения ремня ГРМ, что ранее приводило к его обрыву.

Если на холостых оборотах двигатели работают неустойчиво, виной тому может быть вышедший из строя температурный датчик. Чересчур шумная работа может свидетельствовать о выходе из строя гидрокомпенсаторов тепловых зазоров клапанов. Но самый «нежный» – датчик уровня топлива: если в бензине есть хоть немного воды, он начинает «врать», а затем полностью выходит из строя.

Дизельные агрегаты достаточно надежны, хотя несколько дороже в обслуживании – через каждые 40–60 тыс. км нужно регулировать тепловые зазоры клапанов. Зимой существенно облегчает пуск дизеля встроенный в топливный фильтр заводской подогреватель горючего.

Несвоевременная замена охлаждающей жидкости нередко приводит к выходу из строя термостата. Иногда причиной перегрева двига-

История

До: Семейство Fiat Tipo/Tempra/Tempra Station Wagon 1988–1995 г. в.

08.95. Дебют новой модели – 3- и 5-дверных хэтчбеков Bravo/Brava

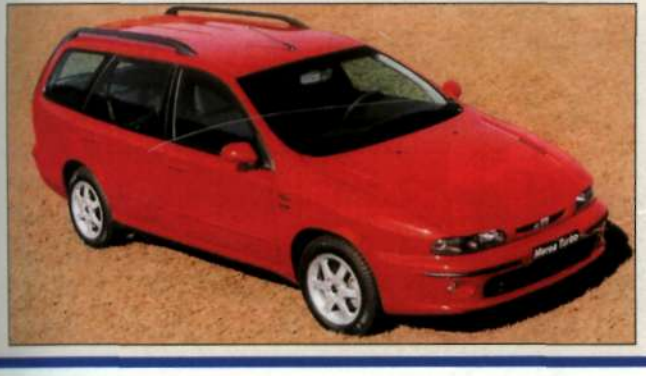
07.96. 4-дверный седан Marea и 5-дверный универсал Marea Weekend

01.99. Турбодизельные моторы 1,9 л и 2,4 л с системой непосредственного впрыска топлива

После: Fiat Stilo 2001–2007 г. в.







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Fiat Brava 1,8i, $	10630	9405	8315	7635	7010	6405
	Fiat Bravo 1,8i , $	9760	9030	8275	7335	6570	5935
	Пробег, тыс. км	83,0	98,8	114,6	130,3	146,2	162,0
	Дизельные						
	Fiat Marea Weekend 1,9 TD, $	-	12050	10830	9575	8585	7855
	Пробег, тыс. км	-	115,6	134,1	152,6	171,1	189,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,2 л 16V (82 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (80 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (103 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (113 л. с.)**

5-цилиндровые: **2,0 л 20V (154 л. с.)** ◆ **2,0 л 20V Turbo (182 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (105 л. с.)**

5-цилиндровый: **2,4 л Turbo (131 л. с.)**

теля может быть сломанный термовыключатель электровентилятора.

Fiat давно сотрудничает с Volkswagen, благодаря чему некоторые итальянские модели оснащаются немецкими КП. В частности, Bravo/Brava/Marea оборудуются 4-ступенчатыми автоматическими КП Volkswagen, хотя у нас автомобили с таким типом трансмиссии встречаются редко. Чаще всего попадаются машины с 5-ступенчатой «механикой». В целом КП достаточно надежна, но для долговечной работы следует использовать только полусинтетическое масло вязкостью 75W90. «Минералка» может вывести из строя коробку передач. Сцепление в среднем служит 80–100 тыс. км, а слишком большое усилие на педали сцепления – признак того, что ведомый диск «на подходе». Большинство модификаций оснащены механическим приводом сцепления, и только версии с объемом двигателя свыше 2,0 л – гидравлическим. Наиболее ответственно следует подходить к замене сцепления на турбодизельной версии объемом 2,4 л. Здесь конструкция этого узла отличается тем, что демпферные пружины установлены прямо на маховике. Езда с изношенным ведомым диском может вывести из строя пружины, и тогда придется менять дорогостоящий маховик.



Альтернатива:
Renault Megane I, Toyota Corolla (E11), Peugeot 306

Передние подвески типа McPherson у Bravo/Brava и Marea различаются рычагами, стабилизатором поперечной устойчивости и амортизаторами, а вот задние – одинаковые. У хэтчбеков ходовая часть настроена на спортивную езду и несколько жестковата, а у седана и универсала она комфортабельнее, но за это приходится расплачиваться более высокой стоимостью запчастей. На Bravo/Brava передняя подвеска «выхаживает» около 40 тыс. км, а у Marea – 60 тыс. км. Ее обслуживание стоит дорого, поскольку шаровая опора и сайлент-блоки в оригинале поставляются только в сборе с рычагом. Неоригинальные сайлент-блоки можно приобрести отдельно, но при этом, как показывает опыт эксплуатации, ремонтировать подвеску придется намного чаще. Стойки стабилизатора служат около 30 тыс. км. Задняя подвеска – независимая и служит около 100 тыс. км, после чего, как правило, приходится менять подшипники рычагов и подушки заднего подрамника.

Реечное рулевое управление всех «итальянцев» оснащено гидроусилителем. Он очень мощный и позволяет легко вращать руль даже на месте. Вместе с тем это негативно сказывается при движении на высоких скоростях – обратная связь на руле практически не чувствуется, поэтому при маневрировании нужна предельная осторожность. При замене наконечников рулевых тяг необходимо обратить внимание, что у Bravo/Brava и Marea они разные. Не следует забывать и о замене жидкости в гидроусилителе руля. В противном случае могут потечь сальники рулевой рейки. В принципе, она неразборная, хотя на отечественных СТО ее могут починить.

С тормозами в процессе эксплуатации проблем не возникает. Они достаточно эффективны даже в версиях с задними барабанными тормозами.

У семейства Bravo/Brava/Marea нет каких-либо серьезных недостатков, поэтому те, кому нужен стильный и относительно новый автомобиль, вполне могут остановить свой выбор на этих машинах.

Итоги

+ **Выразительная и современная внешность ● Невысокая стоимость запчастей и обслуживания (по сравнению с другими «итальянцами») ● Хорошая защита от коррозии**

– **Малоинформативное рулевое управление ● Жестковатая и недолговечная подвеска (у хэтчбеков) ● Дорогостоящее обслуживание ходовой (у седана и универсала)**

Ford Escort II

1990–1998



Escort второго поколения пережил несколько модернизаций, поэтому машины первых и последних годов выпуска существенно отличаются. Из-за чего многие автомобилисты ошибочно относят их к разным поколениям.

Ввиду жесткой конкуренции Escort с VW Golf III и Opel Astra (F) инженеры Ford в течение 8 лет производства этой модели дважды ее модернизировали. В 1992 году Escort получил новые задние фонари, радиаторную решетку и иные передние «поворотники» с прозрачными пластиковыми рассеивателями. В 1995 году создатели оснастили его еще и новыми бамперами, радиаторной решеткой и передней оптикой, а в салоне появилось более современное торпедо.

Несмотря на то что кузова всех Escort оцинкованы, арки задних крыльев подвержены коррозии. Поэтому при покупке подержанной машины эту часть кузова нужно внимательно осмотреть. На хэтчбеках вследствие естественного износа петель немного нарушается положение крышки багажника, поэтому она плохо закрывается или назойливо дребезжит во время движения. Эту неприятность легко устранить, отрегулировав замок багажника.

Интерьер машины достаточно привлекательный, и внутри по-домашнему уютно. Впереди удобно устроятся даже люди высокого роста, да и сзади трое пассажиров смогут разместиться без особых проблем. Единственное замечание к эргономике второго ряда – передние сиденья расположены практически на полу машины и под подушки кресел можно подсунуть лишь носки ног.

Покупая автомобиль, обязательно проверьте работоспособность многофункциональных подрулевых переключателей – со временем они выходят из строя, из-за чего не включаются «поворотники», фары или стеклоочистители. Нередко ломается пластиковая ручка капота. Трос привода со временем подклинивает в оплетке, а при этом ломается наиболее слабая часть силовой цепи – пластиковая ручка.

История

До: Ford Escort I 1980–1990 г. в.

10.90 Дебют Ford Escort II

09.91 Спортивная модификация RS 2000. Мотор объемом 1,3 л (60 л. с.)

02.92 Бензиновые двигатели объемом 1,8 л (105 и 130 л. с.)

09.92 Рестайлинг модели. Двигатель 1,6 л (90 л. с.)

02.95 Еще одна, более существенная, модернизация

03.96 Новый турбодизель 1,8 л (90 л. с.)

После: Ford Focus 1998–2004 г. в.



Торпедо Ford Escort II, выпущенных до 1995 г.

По сравнению с конкурентами багажное отделение Escort одно из наиболее вместительных. К примеру, у хэтчбеков в походном состоянии его объем составляет 380 л, а у VW Golf III и Opel Astra (F) – 330 и 360 л соответственно, хотя с разложенными задними сиденьями размер багажника Escort (1145 л) несколько уступает соперникам – 1162 и 1200 л соответственно.

Силовой агрегат можно выбрать из девяти бензиновых, начиная с самого слабенького объемом 1,1 л и заканчивая «заряженным» 16-клапанным мотором объемом 2,0 л, оборудованным турбонаддувом, которым комплектуют спортивную версию Cosworth. Для модели также предлагается два дизеля – объемом 1,8 л (60 л. с.) и турбированный 1,8-литровый (90 л. с.). По словам специалистов фирменной СТО, в зависимости от условий эксплуатации и сервисного обслуживания ресурс агрегатов составляет 150–300 тыс. км. Маломощные бензиновые двигатели – самые привередливые и ненадежные. Так, если у более мощных агрегатов тепловые зазоры клапанов регулируются автоматически гидрокомпенсаторами, то у моторов объемом 1,1 и 1,3 л их следует настраивать вручную через каждые 10 тыс. км. К тому же на них нередко подтекает масло из-под прокладки







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Ford Escort II 1,8i, $	**5830**	**5420**	**5085**	**4720**	**4360**	**4000**
	Ford Escort II 1,8i, $	**6005**	**5505**	**5105**	**4745**	**4395**	**4010**
Пробег, тыс. км		132,8	148,9	165,0	181,1	197,2	213,1
	Дизельные						
	Ford Escort II 1,8 TD, $	**6475**	**5840**	**5365**	**4970**	**4400**	**4020**
Пробег, тыс. км		136,1	152,6	169,1	185,6	202,1	218,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,1 л (54 л. с.)** ◆ **1,3 л (60 л. с.)** ◆ **1,4 л (71 л. с.)** ◆ **1,6 л (105 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (90 л. с.)** ◆ **1,8 л (105 л. с.)** ◆ **1,8 л (130 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (204 л. с.)**

Дизельные: **1,8 л (60 л. с.)** ◆ **1,8 л Turbo (90 л. с.)**

клапанной крышки и датчика указателя давления масла. Кстати, регулировать клапаны нужно и на дизелях, хотя период между проведением этой процедуры более продолжителен – 40–50 тыс. км.

Бензиновый мотор объемом 1,4 л также может доставить хлопот из-за недолговечности регулятора холостого хода системы моновпрыска топлива. Эта неисправность проявляется неустойчивой работой мотора на холостых оборотах и повышенным расходом горючего.

Следует обратить внимание, что все двигатели имеют разные сроки службы ремня ГРМ. Так, в бензиновых моторах объемом 1,4 л и 1,6 л фирменный ремень меняется каждые 60 тыс. км, а в 1,8-литровых и 2,0-литровых – каждые 100 тыс. км. На дизельных моторах новый ремень рекомендуется устанавливать каждые 40 тыс. км. Маломощные «бензинки» в этом отношении менее прихотливы – у них вместо ремня стоит металлическая цепь.

Специалисты СТО не советуют приобретать версии с дизельными моторами, так как их ремонт обходится в 1,5 раза дороже, чем бензиновых, поэтому экономия топлива на подержанных машинах зачастую теряет смысл.

Большая часть автомобилей оснащалась 5-ступенчатыми механическими КП, а вот экземпляры с бесступенчатым вариатором – большая редкость. По словам специалистов, «автоматы» не очень надежны, поэтому лучше отказаться от покупки Escort с такой трансмиссией. Механическая коробка способна без каких-либо серьезных неприятностей прослужить весь срок эксплуатации автомобиля. Вместе с тем следует обратить внимание на одну особенность – такая коробка передач отличается повышенной шумностью в работе. Обслуживание «механики» заключается лишь в контроле ее герметичности. Масло в ней не меняется, а лишь при необходимости доливается. Если водитель чрезмерно увлекается скоростной ездой, долго не выдерживают сальники полуосей и начинают пропускать масло.

Ходовая часть Escort несколько жестковата, а дорожный просвет небольшой, поэтому модель не совсем подходит для движения по проселочным дорогам. Передняя подвеска служит не слишком долго: так, сайлентблоки рычагов способны «выходить» 35–40 тыс. км, столько же отъездят и шаровые опоры. Недолговечны втулки и стойки переднего стабилизатора – служат около 30–35 тыс. км. Задняя подвеска намного надежнее, и лишь через 50–60 тыс. км могут потребовать замены ступичные подшипники.

Реечное рулевое управление на многих версиях оборудовалось гидроусилителем. Покупая машину, следует внимательно осмотреть рейку, так как ее сальники могут пропускать масло. При этом нужно учесть, что рейки с гидроусилителем бывают двух типов: один ремонтируется, для чего предусмотрен специальный ремкомплект, второй – неремонтируемый. Визуально определить тип рейки сложно, поэтому машину желательно показать специалистам. А вот в рулевом без гидроусилителя другие проблемы – через 150–200 тыс. км может разбиться втулка рулевой рейки. Наконечники рулевых тяг способны «выходить» 40–50 тыс. км.

Тормозная система Escort оснащена передними дисковыми и задними барабанными механизмами. Последние нуждаются в обслуживании – при замене колодок необходимо очищать и смазывать механизмы самоподвода колодок задних «барабанов» через каждые 30 тыс. км. Если этого не делать, механизм может заклинить.

Ford Escort – рядовой автомобиль гольф-класса. Важные его достоинства – невысокая рыночная стоимость, доступное содержание и хорошая ремонтопригодность.



Альтернатива:
VW Golf III, Opel Astra (F), Mazda 323 (BA)

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля и его содержания ● Большой выбор модификаций ● Широкая линейка бензиновых моторов ● Уютный салон ● Вместительный багажник**

– **Ржавеют арки задних крыльев ● Возможны течи масла из рулевой рейки и в моторах объемом 1,1 и 1,3 л ● Ненадежная автоматическая КП ● Недолговечная передняя подвеска ● Выход из строя многофункциональных подрулевых переключателей и потенциометра дроссельной заслонки**

Ford Focus I

1998–2004





Нашумевший в конце 90-х прошлого века фордовский новый стиль «new edge» (новая грань) наиболее ярко проявился в модели Focus. Даже спустя восемь лет с момента появления машины ее дизайн все так же свеж и современен.

Focus был представлен четырьмя модификациями: 3- и 5-дверными хэтчбеками, 4-дверным седаном и 5-дверным универсалом. Традиционно наиболее популярны в Украине седаны. Кузов оцинкован, поэтому следы ржавчины найти практически невозможно. Единственное место, где может появиться коррозия, – участок на крышке багажнике под задней декоративной планкой, болты крепления которой со временем ржавеют, а затем ржавчина переходит на крышку.

К необычной панели приборов, созданной в общем стиле машины, привыкаешь быстро. Не может не радовать множество кармашков и ниш для мелкой поклажи. Наиболее богатая версия Ghia оснащалась климат-контролем, CD-магнитолой, гидроусилителем руля, электрорегулировкой и подогревом зеркал, а ее салон отделан велюром. К обзорности в автомобиле претензий нет.

На «европейский» Focus устанавливались семь моторов, но в Украине наиболее популярен бензиновый 2,0-литровый силовой агрегат. Хотя не редкость и моторы объемом 1,6 и 1,8 л. Семейство бензиновых двигателей включает новое на то время поколение моторов серии Zetec, за исключением «американского» 8-клапанного. Интересна их особенность – «умение» блока управления двигателем подстроиться под определенный стиль вождения. Характерное свойство этих агрегатов – на высоких оборотах они «подъедают» масло, но неисправностью это не является. Все двигатели отличаются высокой надежностью и большим моторесурсом. Замену ремня ГРМ следует проводить с интервалом 90 тыс. км. Хотя на моторах объемом 1,8 л первых годов выпуска модели обводной ролик ремня не выдерживал даже этого срока. Позже установили модернизированный ролик. Водяной насос в зависимости от объема двигателя приводится в действие как ремнем ГРМ, так и отдельным ручейковым ремнем. В первом случае при наличии подтеков охлаждающей жидкости или люфта вала помпу необходимо заменить вместе с ремнем ГРМ, но, как правило, раньше 200 тыс. км делать это не придется. При покупке машины следует проверить бензонасос: засорившаяся приемная сетка заставляет его работать с повышенной нагрузкой, что нередко приводит к выходу его из строя. Выбирая «американский» Focus, лучше остановиться на 16-клапанном моторе, а вот 2,0-литровый 8-клапанный обойти стороной. В последнем даже простая замена ремня ГРМ оборачивается проблемой, причина которой – отсутствие запчастей.

В наследство Focus получил проверенную временем доработанную трансмиссию от Escort. В Украине машины, оснащенные «механикой» и «автоматом», встречаются в равной пропорции. Коробки передач, как и моторы, отличаются образцовой надежностью. Тросовый привод управления механической КП позволил убрать вибрации с рычага переключения.

Focus оснащен независимой передней подвеской типа McPherson и задней самоподруливающей многорычажной. Благодаря ей управляемость машины на ровных дорогах заслуживает всяческих похвал, а вот на неровностях «задок» часто переставляет – виной тому мягкие сайлент-блоки задних рычагов, создающие тот самый подруливающий эффект. Подвеска зарекомендовала себя долговечной – сайлент-блоки и шаровые опоры могут выходить около 100 тыс. км. Увеличивает стоимость обслуживания то, что в оригинале шаровые опоры поставляются в сборе с рычагами. Наиболее изнашиваемая деталь на машинах первых годов выпуска – стойки стабилизатора поперечной устойчивости: более 30 тыс. они не выхаживали. Затем их модернизировали, благодаря чему срок службы увеличился до 60–90 тыс. км. В задней многорычажной подвеске первыми замены «попросят» все те же стойки стабилизатора, но здесь их ресурс составляет 40–50 тыс. км.

Реечное рулевое управление оснащено усилителем, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости движения. Сальник насоса усилителя может дать течь, но это, опять же, касается лишь экземпляров первых годов выпуска. Наконечники рулевых тяг, как и сами тяги, очень живучи и служат более 100 тыс. км.

ABS встречается в тормозных системах не всех модификаций. Тормозные диски, как правило, выдерживают две-три замены колодок.

Focus наделен всеми качествами идеального семейного автомобиля – он удобный, вместительный, надежный и резвый, поэтому владельцы не особо спешат с ним расставаться. Да и на вторичном рынке Focus долго не застаивается, быстро находя себе новых хозяев.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	Ford Focus 2,0i 16V, $	**15920**	**14480**	**13075**	**11740**	**10465**	**9270**
	Пробег, тыс. км	38,2	55,2	72,2	89,2	106,2	123,2
	Дизельные						
	Ford Focus 1,8 TDi, $	**20275**	**18165**	**16055**	**13945**	**11835**	**10135**
	Пробег, тыс. км	41,9	60,5	79,1	97,7	116,3	134,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л 16V (75 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л (111 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (131 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (172 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (215 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (147 л. с.)**

Дизельные: **1,8 л Turbo (75/90 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V Turbo (115 л. с.)**

История

До: Ford Escort 1990–1998 г. в.

03.98 Представлена новая модель – Ford Focus

09.98 Начато серийное производство модели

01.01 Рестайлинг

08.02 Ford Focus RS

10.04 Старт Ford Focus II с 2004 г.



Альтернатива: VW Golf IV, Opel Astra (G), Renault Megane I

Итоги

+ **Большой ресурс узлов и агрегатов** ● **Стильная внешность** ● **Отличные управляемость и курсовая устойчивость** ● **Много ниш в салоне для мелкой поклажи**

– **Коррозия крышки багажника седана** ● **Дорогостоящий ремонт подвески** ● **Проблемный бензонасос**

Ford Sierra 1982–1993





Во времена перестройки, когда иномарки только начали появляться в нашей стране, Ford Sierra были одними из первых, которые увидели неискушенные отечественные автолюбители. Благодаря относительно невысокой стоимости эти машины стали на то время очень популярными в Украине.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1993	1992	1991	1990	1989	1988
	Бензиновые						
	Ford Sierra 1,6, $	**4155**	**3725**	**3365**	**3025**	**2715**	**2420**
	Пробег, тыс. км	173,6	186,7	199,8	212,9	226,0	239,1
	Дизельные						
	Ford Sierra 1,8 TD Turnier, $	**4405**	**3975**	**3545**	**3195**	**2865**	**2590**
	Пробег, тыс. км	197,4	212,3	227,2	242,1	257,0	271,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,6 л (80 л. с.)** ◆ **1,8 л (87 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (100 л. с.)** ◆ **2,0 л (105 л. с.)**
распр. впр.: **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л (120 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (204 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (220 л. с.)**
6-цилиндровые распр. впр.: **2,3 л (114 л. с.)** ◆ **2,8 л (135 л. с.)** ◆ **2,9 л (145 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,8 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **2,3 л (75 л. с.)**

Одной из составляющих успеха Ford Sierra стала широкая гамма модификаций, включающая 3- и 5-дверные хэтчбеки, 4-дверный седан и 5-дверный универсал. Это позволило компании удовлетворить различные запросы покупателей. При покупке подержанных Sierra в первую очередь рекомендуется обратить внимание на состояние колесных арок задних крыльев – это их главное уязвимое место, наиболее подверженное коррозии. Стоит также учесть, что у машин ранних годов выпуска резиновые уплотнители дверей, крышки багажника и задних фонарей отличаются невысоким качеством.

Салон Sierra – один из самых просторных в своем классе. Внутри с комфортом могут разместиться 5 человек, а при необходимости на «галерке» поместятся даже четверо крупных пассажиров. Угловатая приборная панель на сегодняшний день выглядит несколько старомодно. Торпедо Sierra не скрипит, в отличие от отечественных автомобилей.

Ford Sierra агрегатировалась 13 бензиновыми двигателями и двумя дизельными. Учитывая почтенный возраст модели, ресурс большинства силовых агрегатов уже на исходе, поэтому при покупке автомобиля поинтересуйтесь, делал ли бывший владелец капитальный ремонт или же эта дорогостоящая процедура ляжет на ваши плечи. Из бензиновых моторов можно порекомендовать 2,0-литровые – золотая середина между хорошей динамикой и приемлемым расходом топлива. Агрегаты объемом 1,6, 1,8 и 2,0 л (90 л. с.) недостаточно мощны, а «заряженные» турбированные двигатели 2,0 л (204 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.) – прожорливы и дороги в обслуживании. Что касается дизелей, советуем остановить свой выбор на менее мощном и более надежном 2,3-литровом агрегате, так как 1,8-литровый турбодизель имеет не совсем удачную конструкцию защитного кожуха привода ремня ГРМ, из-за этого на ролики попадают грязь и влага, способствуя преждевременному выходу их из строя. В карбюраторных версиях часто рвется мембрана холодного пуска, а у инжекторных выходит из строя расходомер воздуха.

Автомобили первых годов выпуска комплектовались 4-ступенчатыми механическими КП и 3-ступенчатыми автоматическими. Позже устанавливали 5-ступенчатую «механику» и 4-ступенчатый «автомат». Более надежны механические коробки передач, хотя в них все же отмечены течи сальников хвостовика и привода спидометра. На старых машинах выходит из строя эластичная муфта карданного вала.

Большинство Sierra оборудованы классическим задним приводом, а вот полноприводные версии XR 4x4 встречаются у нас очень редко. От покупки «полноприводников» желательно отказаться, так как в случае ремонта трансмиссии возможны не только серьезные финансовые затраты, но и проблемы с поиском нужных запчастей.

Независимая подвеска Sierra – энергоемкая и длинноходная. При выборе автомобиля обратите внимание на заднюю подвеску – если колеса стоят неровно, значит из-за несвоевременной замены сайлент-блоков (более 100 тыс. км) погнулись диагональные рычаги. Шаровые опоры «выхаживают» 20–30 тыс. км, и меняются они только в комплекте с передним рычагом.

Реечное рулевое управление с гидроусилителем, который есть на большинстве модификаций, отличается некоторой вальяжностью, хотя для спокойной манеры езды управляемость нормальная.

Большинство автомобилей оснащались передними дисковыми тормозными механизмами и задними – барабанными. Sierra, оборудованные ABS и задними дисковыми тормозами, встречаются намного реже. В целом тормозная система не имеет каких-либо серьезных недостатков.

Порекомендовать Sierra можно семейным людям, которые после продажи отечественного автомобиля отважились на покупку недорогой и неприхотливой подержанной иномарки.

История

До: Ford Taunus 1970–1982 г. в.
09.82 Дебют семейства Ford Sierra
09.83 Ford Sierra XR 4x4
03.84 Двигатель 1,6 л и 4-ступенчатая АКП
03.87 Модернизация. Старт 4-дверного седана
09.87 Ford Sierra RS Cosworth
03.88 Ford Sierra Ghia и XR 4x4 с мотором V6 объемом 2,9 л
09.88 Все моторы оснастили катализатором
01.90 Модернизация. Наиболее мощная версия RS Cosworth (220 л. с). Завершено производство 3-дверной модификации
После: Ford Mondeo I 1993–2000 г. в.

Итоги

Широкая гамма кузовов ● Большой выбор двигателей ● Комфортная и энергоемкая подвеска ● Удобный и просторный салон ● Невысокая стоимость автомобиля

Ненадежный дизельный мотор **объемом 1,8 л (75 л. с.)**
● Недолговечность шаровых опор
● Недостаточная жесткость задних рычагов



Альтернатива:
Peugeot 405, Opel Vectra (A), Nissan Primera (P10)

Ford Mondeo I

1993–2000





На фоне конкурентов Ford Mondeo отличается вполне доступной стоимостью, чем привлекает многочисленных отечественных автолюбителей. Благодаря более выразительной внешности повышенным спросом пользуются пострестайлинговые версии, выпущенные после 1996 года.

Неопытному автомобилисту отличить Ford Mondeo с кузовом седан от хэтчбека нелегко – внешне они очень похожи: крышка багажника обеих модификаций имеет характерный уступ. Все кузова оцинкованы, и компания давала на них 6-летнюю гарантию от сквозной коррозии.

Салон Mondeo просторный. Но при этом есть замечания по поводу конструкции заднего дивана – спинка и подушка установлены так, что пассажиры едут практически полулежа. При этом у седанов и хэтчбеков доступ на заднее сиденье затруднен, потому что дверной проем заужен вверху стойкой, а внизу зажат выступающей аркой колеса. Есть претензии и к обзорности – высокая «корма» у седана и хэтчбека немного ограничивает видимость.

Чаще в Украине встречаются бензиновые версии Mondeo. Моторесурс силовых агрегатов составляет 250–300 тыс. км. В агрегатах объемом 1,6 л (90 л. с.), 1,8 л (116 л. с.) и 2,0 л (131 л. с.) нередко подтекает масло из-под датчика давления масла, а после пробега в 150–200 тыс. км теряют герметичность сальники коленвала. Во всех бензиновых двигателях бензонасос оборудован аварийной системой, отключающей подачу топлива при резком ударе. При езде по нашим дорогам иногда приходится выключать сработавшую систему. В турбодизельном двигателе при замене ремня ГРМ через каждые 60–70 тыс. км необходимо установить еще и новый ремень привода топливного насоса высокого давления.

Большинство Mondeo в Украине – переднеприводные. Редкие полноприводные версии дороги в обслуживании, да и запчасти к ним стоят недешево, так как предлагаются только оригинальные детали.

У нас встречаются автомобили, оборудованные как механическими, так и автоматическими КП. Естественный износ и старение автоматической коробки проявляются после 150 тыс. км, поэтому, покупая машину с таким пробегом, следует испытать «автомат» во всех режимах работы, а также провести его проверку на специальном стенде фирменной СТО. «Механика» зарекомендовала себя надежной и, как правило, выхаживает без серьезных проблем весь срок эксплуатации машины.

Комфортная и энергоемкая ходовая часть обеспечивает высокую плавность хода даже на наших дорогах. С 1996 года на Mondeo устанавливалась новая пассивно подруливающая подвеска Quadralink, заметно улучшающая устойчивость и управляемость Mondeo. Слабое место передней подвески – стойки стабилизатора, которые служат 30–40 тыс. км. На машинах, выпущенных до рестайлинга 1996 года, задняя подвеска служила недолго – сайлент-блоки рычагов выхаживали 50–60 тыс. км. Позже начали устанавливать усиленные «резинки», и срок их службы заметно увеличился.

Рулевое управление автомобиля оснащено гидроусилителем с изменяемой в зависимости от скорости движения степенью усиления. При пробегах свыше 150 тыс. км отмечены течи сальников рейки, а наконечники рулевых тяг на наших дорогах выдерживают пробег в 50–60 тыс. км.

Тормозная система машины эффективна – большинство версий оснащено дисковыми механизмами передних и задних колес и ABS. В процессе эксплуатации у Mondeo, оборудованных задними барабанными тормозами, со временем может выйти из строя механизм самоподвода колодок.

Ford Mondeo наделен важными потребительскими качествами: его стоимость относительно невысока, автомобиль комфортабельный и с хорошо сбалансированными техническими характеристиками. Поэтому его покупка вполне оправданна.

История

До: Ford Sierra 1982–1993 г. в.

01.93 Старт Ford Mondeo, представленного 4-дверным седаном

02.93 5-дверный хэтчбек и 5-дверный универсал

05.93 Серийная установка airbag для водителя

08.93 В стандартное оснащение входит система ABS

08.94 Дебют наиболее мощного 6-цилиндрового двигателя объемом 2,5 л

03.95 Полноприводная версия с 2,0-литровым бензиновым агрегатом

08.96 Рестайлинг: новые передняя и задняя оптика, бамперы, крылья, капот, радиаторная решетка и багажник. Усовершенствованная подвеска

09.99 Ford Mondeo ST 2000

После: Ford Mondeo II с 2000 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Ford Mondeo 1,8i, $	10150	10010	9885	8760	7635	6510
	Пробег, тыс. км	116,9	135,6	154,3	173,0	191,7	210,4
	Дизельные						
	Ford Mondeo 1,8 TD Turnier, $	12210	11145	10080	9015	7950	6895
	Пробег, тыс. км	120,6	139,9	159,2	178,5	197,8	217,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л 16V (90 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (131 л. с.)**

6-цилиндровые: **2,5 л 24V (170 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V Turbo (205 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,8 л Turbo (90 л. с.)**



Пострестайлинговая версия (1996–2000 г. в.)

Альтернатива: Opel Vectra (B), Mazda 626 (GF), Peugeot 406

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость автомобиля и его обслуживания ● Энергоемкая подвеска ● Просторный салон ● Беспроблемная механическая КП

Минусы: Неважная обзорность из-за высокой «кормы» ● Неудобная посадка на «галерке» ● Возможная течь масла из-под сальников коленвала и рулевой рейки, датчика давления масла ● Выход из строя механизма самоподвода задних барабанных колодок

Ford Scorpio I

1985–1994





Ford Scorpio разрушает стереотипы о дороговизне больших автомобилей с богатой комплектацией. Правда, его покупателю придется смириться с немалым возрастом машины.

Несмотря на то что кузова Ford Scorpio не оцинкованы, хорошая антикоррозионная защита днища и качественное лакокрасочное покрытие неплохо оберегают металл от ржавчины. Единственное место, где она все же может появиться, – арки задних крыльев. Если машину долгое время эксплуатировали с «убитыми» передними амортизаторами, в местах упорных стаканов могут быть трещины.

По сравнению с одноклассниками Ford Scorpio имеет наибольшую ширину и, соответственно, его салон очень просторный. Во втором ряду могут разместиться даже 4 пассажира. Все сиденья удобные и комфортабельные, особенно задние, спинки которых в модификациях Ghia оснащены электрорегулировками. Эти версии обладают еще одной интересной особенностью – в передних креслах предусмотрена пневморегулировка поясничного упора, которая выполняется с помощью специальной резиновой груши. К эргономике места пилота нет никаких претензий, более того, даже в базовых модификациях водители могут изменять высоту рулевой колонки. Единственное, что вызывает нарекания, – плохой обдув окон передних дверей, которые нередко запотевают.

Еще одно достоинство автомобиля – внушительного размера багажное отделение, которое при сложенных задних сиденьях является одним из наибольших среди одноклассников: объем багажника у хэтчбека составляет 1350 л, у седана – 1390 л, у универсала – 2180 л, а в «походном» состоянии – 440 л, 490 л и 550 л соответственно.

Линейка силовых агрегатов Scorpio включает восемь бензиновых 4- и 6-цилиндровых двигателей объемом от 1,8 до 2,9 л и три 4-цилиндровых дизеля объемом 2,5 л. Их моторесурс составляет 250–400 тыс. км. В бензиновых версиях, оснащенных системой распределительного впрыска топлива, может выйти из строя расходомер воздуха и датчик положения дроссельной заслонки, а в карбюраторных часто рвется мембрана холодного пуска двигателя. Не отличается высокой надежностью и гидромуфта вентилятора системы охлаждения.

Автомобили оборудовались 4- или 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. Со временем в «механике» может дать течь сальник хвостовика и сальник привода спидометра. На автомобилях с большим пробегом изнашиваются подушки крепления коробки передач, что приводит к ее искривлению относительно карданного вала и, как следствие, выходу из строя эластомуфты.

Подвеска Scorpio достаточно мягкая, комфортная и хорошо справляется с неровностями наших дорог, не доставляя неудобства водителю и его пассажирам. Хотя при этом ходовая часть имеет и слабые стороны. Шаровые опоры выхаживают 30–50 тыс. км, причем они меняются только вместе с рычагом. Частенько (через 40–60 тыс. км) приходится менять и передние сайлент-блоки. «Болезнь» задней подвески – при несвоевременной замене сайлент-блоков (их нужно менять через каждые 100 тыс. км) гнутся задние рычаги, из-за чего задние колеса стоят враскос и неравномерно изнашиваются шины.

Реечное рулевое управление несколько вальяжное. В стандарте все машины оборудовались гидроусилителем руля. Для долговечной работы насоса усилителя нужно не забывать менять масло в системе, особенно если оно имеет черный оттенок.

Тормоза Scorpio достаточно эффективные, поскольку даже в базовую комплектацию входят система ABS и дисковые тормозные механизмы впереди и сзади. Обратите внимание, что толщина передних тормозных дисков должна быть не меньше 22,2 мм, в противном случае тормозной цилиндр будет иметь слишком большой рабочий ход, из-за чего его может заклинить.

Ford Scorpio – вполне выгодное приобретение. Недорогой и при этом комфортабельный автомобиль бизнес-класса. Он как нельзя лучше подойдет семейным людям, которых в первую очередь интересуют функциональность и вместительность машины, а в этом отношении Scorpio на высоте.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые					
	Ford Scorpio 2,0i, $	5990	5480	4970	4465	4040
	Пробег, тыс. км	162,9	176,2	189,5	202,8	216,1
	Дизельные:					
	Ford Scorpio 2,5 TD Tournier, $	6450	5800	5050	4550	4085
	Пробег, тыс. км	197,2	213,3	229,4	245,5	261,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (100 л. с.)**
распр. впр.: **2,0 л (105 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л (120 л. с.)**
6-цилиндровые: **2,4 л (130 л. с.)** ◆ **2,8 л (150 л. с.)** ◆ **2,9 л (150 л. с.)** ◆ **2,9 л 24V (195 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **2,5 л (69 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (92 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (115 л. с.)**



Альтернатива: Opel Omega (A), BMW 5-й серии (E34), Audi 100

История

До: **Ford Granada 1977–1985 г. в.**

04.85 Старт новой модели 5-дверного хэтчбека Ford Scorpio

05.85 Scorpio завоевал почетный титул «Автомобиль 1985 года»

12.85 Полноприводная модификация 4x4

11.86 Представлены двигатели объемом 2,4 л и 2,9 л

01.89 Версию 4x4 начали комплектовать мотором объемом 2,8 л

04.89 На двигатели объемом 2,4 л и 2,9 л начали устанавливать катализаторы

01.90 Дебют седана

01.91 Самый мощный двигатель 2,9 л (195 л. с.)

11.91 Универсал Scorpio Tournier

После: **Ford Scorpio 1994–1999 г. в.**

Итоги

Плюсы:
- Невысокая стоимость автомобиля
- Широкий выбор силовых агрегатов
- Просторный и комфортабельный салон
- Вместительный багажник
- Мягкая подвеска

Минусы:
- Недолговечная гидромуфта вентилятора системы охлаждения
- Недолговечные сайлент-блоки и шаровые опоры
- Подверженность деформации рычагов задней подвески

Ford Scorpio II

1994–1999





Трудно сказать, что именно сыграло ключевую роль в судьбе флагмана европейского отделения Ford — Scorpio второго поколения: экстравагантная внешность или высокая стоимость. Так и не завоевав популярности, он стал последним представителем семейства автомобилей бизнес-класса этой компании.

Гамма модификаций второго поколения Ford Scorpio состоит из 4-дверного седана и 5-дверного универсала Touring. В Украине чаще встречаются седаны, а вот универсалы – большая редкость. Кузова всех автомобилей оцинкованы, так что появления ржавчины можно не опасаться. А вот аварий нужно остерегаться, поскольку «бэушных» кузовных запчастей в Украине практически нет, а новые стоят дорого.

Из-за засорения дренажного отверстия в кузове участок жгута проводов, проложенный в районе правого крыла возле лобового стекла, во время дождей постоянно мокнет, а со временем может «сгнить». Признак проблемы – отказ электрооборудования, поэтому для профилактики «болезни» нужно регулярно чистить дренажное отверстие.

Претензия к эргономике – крышка багажника открывается на небольшую высоту, из-за чего есть риск удариться головой о выступающий замок. В салоне неудобно пользоваться пепельницей – она размещена слишком близко к рычагу КП.

Салон Scorpio – один из наиболее просторных среди конкурентов. Благодаря широкому диапазону регулировок сиденья и рулевой колонки нормально устроиться за рулем может человек любого роста и телосложения. К тому же большинство версий «нафарширована» очень богато. По сравнению с предшественником багажник седана стал меньше на 25 л (всего 465 л), хотя, в отличие от большинства конкурентов, его размер можно увеличить, сложив заднее сиденье.

Линейка силовых агрегатов состоит из трех модернизированных двигателей, доставшихся «по наследству», – бензиновых объемом 2,0 л, 2,9 л и турбодизельного 2,5 л, а также двух бензиновых моторов, разработанных специально для этой модели, – 2,0 л 16V и 2,3 л. По словам работников фирменной СТО, при грамотной эксплуатации моторесурс двигателей до замены колец составляет 250–300 тыс. км. Дизельные версии плохо «переваривают» отечественную солярку, и со временем в них выходят из строя топливные форсунки. Кроме того, ввиду нижнего расположения распредвала и применения отдельной головки на каждый цилиндр ремонтировать такой мотор очень сложно и дорого.

Через каждые 100 тыс. км на бензиновых двигателях нужно менять цепь ГРМ вместе с натяжителем, успокоителями, а также цепью привода масляного насоса. Исключение составляет 207-сильный агрегат. На машинах с пробегом свыше 200 тыс. км может выйти из строя датчик положения дроссельной заслонки, что проявляется «провалами» при наборе скорости.

Ford Scorpio оснащались 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. По заверениям специалистов, все они достаточно надежны и в процессе эксплуатации при своевременном обслуживании с ними не возникает серьезных проблем. Единственная неполадка «механики» – течь сальника кулисы рычага переключения передач.

Ходовая часть «скорпионов» настолько мягкая и комфортабельная, что наши дороги кажутся просто идеальными. Задняя подвеска этого автомобиля лишена главного недостатка предшественника – искривления рычагов вследствие несвоевременной замены сайлент-блоков. Создатели значительно усилили сайлент-блоки, чем увеличили срок их службы до 200–250 тыс. км.

В передней подвеске через каждые 30 тыс. км придется менять стойки стабилизаторов. Несколько дольше прослужат задние сайлент-блоки передних рычагов – около 60 тыс. км. Если же выйдет из строя шаровая опора, ремонт потребует значительных затрат, так как эта деталь поставляется только в сборе с передним рычагом. Несъемный и передний сайлент-блок рычага.

Автомобили оснащались реечным рулевым управлением, которое не слишком надежно – нередки случаи течи сальников рейки. Зато рулевые тяги и наконечники служат долго.

Тормозная система достаточно эффективна. Однако вследствие большого веса машины при активной езде через 60–80 тыс. км изнашиваются передние тормозные диски.

Последний Ford Scorpio – отличный выбор для прагматичного покупателя. Он наделен всеми необходимыми для машин бизнес-класса положительными качествами и при этом дешевле многих конкурентов-однолеток.

История

До: Ford Scorpio I 1985–1994 г. в.

09.94 Старт Ford Scorpio II

07.96 Бензиновый двигатель объемом 2,3 л

12.99 Производство Ford Scorpio прекращено

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые					
	Ford Scorpio 2,0i, $	**11020**	**9610**	**8645**	**7885**	**7305**
	Пробег, тыс. км	132,7	151,0	169,3	187,6	205,9
	Дизельные					
	Ford Scorpio 2,5 TD, $	-	**9750**	**8810**	**7750**	**6780**
	Пробег, тыс. км	132,7	151,0	169,3	187,6	205,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (137 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (147 л. с.)**

6-цилиндровый: **2,9 л 24V (207 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **2,5 л Turbo (125 л. с.)**



Альтернатива: Opel Omega (B), Toyota Camry (20), Audi A6 I

Итоги

+ Удобный и просторный салон ● Комфортность подвески ● Богатая базовая комплектация и трансформируемый багажник

– Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Отсутствие «бэушных» кузовных запчастей ● Возможна течь сальников рулевой рейки

Honda Civic V

1991–1995





Благодаря спортивному имиджу Honda Civic пользуется спросом у молодежи, предпочитающей активный стиль езды. Хотя найти неукатанный экземпляр будет непросто.

Кроме 3-дверного хэтчбека и 4-дверного седана, Civic пятого поколения выпускался еще и с кузовом купе – 2-местный спортивный CRX и 5-местное классическое купе. Коррозионная устойчивость автомобиля вполне приемлема, хотя и не без изъяна – колесные арки задних крыльев часто ржавеют. Багажник «трехвдерок» наименьший среди остальных модификаций и конкурентов – его объем всего 230 л.

На передних сиденьях Civic удобно могут разместиться люди высокого роста, а вот сзади довольно тесно – места хватит лишь двум невысоким пассажирам. Из-за низкого расположения сидений посадка в Civic требует определенной сноровки. Рулевая колонка на многих модификациях оснащена регулировкой высоты. Эргономика водительского места тщательно проработана, и серьезных претензий к ней нет. Обзорность вызывает нарекания лишь в седане, у которого она ограничена завышенной «кормой» при движении задним ходом. Шумоизоляция салона не слишком хороша, что особенно проявляется при движении на больших скоростях, а также при интенсивном разгоне.

Это поколение Civic комплектовалось исключительно бензиновыми двигателями, которые при надлежащем уходе способны служить долго. Агрегаты объемом 1,5 л и 1,6 л оснащены знаменитой «хондовской» системой VTEC, которая имеет экономичную либо спортивную настройку. Первая применяется на 1,5-литровом моторе, а вторая – на 1,6-литровом. Газораспределительный механизм всех моторов Civic через каждые 20 тыс. км требует регулировки зазоров клапанов. Система впрыска топлива не доставляет проблем, а вот в карбюраторных версиях вследствие засорения может не открываться заслонка вторичной камеры.

Механические КП Civic отличаются тем, что эксплуатируются на моторном масле вязкостью 10W40, которое необходимо менять каждые 40 тыс. км. Со временем в сцеплении, оснащенном гидроприводом, могут потечь манжеты рабочего или главного цилиндра. В среднем диск и корзина сцепления способны прослужить не менее 200 тыс. км. Менее распространены в Украине автомобили, оснащенные 4-ступенчатым «автоматом». В отличие от большинства машин, «хондовские» автоматические КП не имеют сменного фильтра, поэтому через каждые 40 тыс. км необходимо менять лишь масло.

Благодаря независимым передней и задней подвескам Civic отличается великолепной устойчивостью как на высоких скоростях, так и при прохождении поворотов. В дополнение к этому конструкторам удалось найти «золотую середину» между спортивной настроенностью ходовой части и ее комфортабельностью. Сайлент-блоки передних рычагов «ходят» до 150–180 тыс. км, задних – 100 тыс. км. Но главное преимущество «многорычажки» этого автомобиля – все сайлент-блоки меняются отдельно от рычагов. Нижняя шаровая опора также меняется отдельно от рычага и служит около 120 тыс. км, а вот верхняя поставляется только в сборе с рычагом и способна продержаться 150 тыс. км. Втулки стабилизаторов выхаживают около 70 тыс. км.

Рулевое управление реечного типа на большинстве автомобилей оснащено гидроусилителем. Этот узел долговечен. Единственное, что со временем требует замены, – наконечники рулевых тяг, срок службы которых около 150 тыс. км.

Тормозная система оснащена передними дисковыми вентилируемыми механизмами и задними барабанными, и лишь «заряженные» модификации CRX VTi оборудованы задними дисковыми тормозами. Со временем трескается оплетка троса стояночного тормоза. Под нее попадает влага, вследствие чего трос «закисает».

Несмотря на высокую надежность многих узлов и агрегатов, спортивный характер машины все же сказывается, и чтобы не нарваться на «убитый» экземпляр, не поленитесь провести квалифицированную диагностику.

История

До: Honda Civic IV 1987–1991 г. в.

09.91 Старт пятого поколения Honda

04.92 «Заряженная» модификация – купе CRX

08.92 Airbag для водителя

После: Honda Civic VI 1995–2000 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые					
	Honda Civic 1,5i 16 V, $	7315	6405	5610	4885	3960
	Honda Civic 1,6ESi 16 V, $	7290	6445	5610	4915	4180
	Пробег, тыс. км	156,5	171,3	186,2	201,2	216,1
	Honda Civic 1,3i 16 V, $	5700	5385	5040	-	-
	Honda Civic 1,5i 16 V, $	7085	6140	5315	4660	-
	Пробег, тыс. км	156,5	171,3	186,2	201,2	216,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,3 л 16V (75 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (90 л. с.)**

4-цилиндровые распр. впр.: **1,5 л 16V (92 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V VTi (160 л. с.)**



Альтернатива:
VW Golf III, Opel Astra (F), Toyota Corolla (E10)

Итоги

Надежные и мощные двигатели ● Хорошие устойчивость и управляемость ● Долговечная подвеска ● Динамичная внешность

Многие узлы и агрегаты могут потребовать ремонта ● Маленький багажник (3-дверный хэтчбек) ● Плохая шумоизоляция ● Тесная «галерка»

Honda Civic VI

1995–2001



Honda Civic шестого поколения может быть родом не только из Японии, но и из США и Великобритании. Причем последние версии настолько отличаются, что поначалу даже сложно поверить в «подлинность» английского Civic.

Но сомневаться все же не стоит – перед вами настоящий Civic. «Двуликость» этой модели объясняется довольно просто – все дело в том, что японцы наладили у себя на родине выпуск только 3-дверных хэтчбеков и 4-дверных седанов шестой генерации Civic с характерной большой, «глазастой» передней оптикой. А вот в Англии производились исключительно 5-дверные хэтчбеки и универсалы Aerodeck (редкость у нас в стране). Иная внешность «англичан» обусловлена тем, что за основу для нее был взят дизайн Honda Domani, производившейся исключительно для внутреннего японского рынка.

История

До: Honda Civic V 1991–1995 г. в.

02.95 Дебют очередной генерации модели

09.97 Начат выпуск 5-дверных хэтчбеков. Установка 2,0-литрового турбодизеля и 1,8-литрового бензинового VTEC

01.98 Рестайлинг английских версий. Старт универсала Aerodeck

01.99 Фейслифтинг японских версий

После: Honda Civic VII 2001–2005 г. в.

Несмотря на то, что в 2001 году выпуск шестого поколения Civic был повсеместно прекращен, машина продолжала сходить с конвейера... Хотя уже другого завода и под другим именем: у Civic есть «двойники» – Rover 200-й и 400-й серии. Внешне они мало напоминали своего прародителя, но их техническая начинка очень похожа, поэтому на украинских фирменных СТО без проблем обслуживают как модели Honda, так и Rover.

В шестом поколении Civic была значительно повышена пассивная безопасность автомобиля – для нее предусмотрен встроенный защитный каркас, а все официально ввезенные в Украину модели оснащались передними подушками безопасности. Благодаря оцинковке кузов надежно защищен от коррозии.

Японские и английские версии существенно отличаются и оформлением салона. Кроме того, у «англичан» качественнее выполнена шумоизоляция. У всех Civic посадка за рулем низкая – в угоду спортивному имиджу модели. Эргономика не вызывает нареканий, а обзорность ограничена завышенной кормой лишь в 4-дверном седане при движении задним ходом. Характерная неполадка для автомобилей с пробегом свыше 200 тыс. км – засорение сот радиатора кондиционера.

Бензиновые силовые агрегаты Civic с мотоциклетно-гоночной «родословной» – предмет особой гордости этой марки. Все они 4-цилиндровые, 16-клапанные и высокооборотистые, поэтому их приятно крутить «до звона». При этом моторы надежно выдерживают такую жесткую эксплуатацию.

Обратим внимание на еще одну особенность этих двигателей – они скомпонованы в моторном отсеке «шиворот-навыворот»: коробка передач расположена с правой стороны автомобиля, а не слева, как в других «переднеприводниках» с поперечным расположением мотора.

Многие агрегаты оснащались фирменной системой изменения фаз газораспределения VTEC, которая, в зависимости от оборотов двигателя, изменяет высоту и время открытия клапанов. За счет этого достигается высокий крутящий момент практически с холостых оборотов двигателя и высокая мощность. Пример тому – «заряженная» модификация VTi с 2-распредвальным двигателем объемом 1,6 л мощностью в 160 л. с. Такие версии у нас встречаются не слишком часто, к тому же их владельцы не спешат расставаться со своими «любимцами». Однако не стоит заблуждаться, полагая, что все моторы VTEC обладают спортивным характером. 16-клапанные 1-распредвальные агрегаты объемом 1,5 л (114 л. с.) и 1,6 л



Альтернатива: Nissan Almera I, Mazda 323 (BJ), Toyota Corolla (E11)







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Honda Civic 1,6 i-VTEC, $	12850	11410	10225	9170	8240	7440
	Honda Civic 1,8 VTi, $	13825	12435	11045	9865	8805	7415
Пробег, тыс. км		82,0	96,9	111,8	126,7	141,6	156,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые распр. впр.: **1,4 л 16V (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (90 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (114 л. с.) VTEC** ◆ **1,6 л 16V (114 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (126 л. с.) VTEC** ◆ **1,6 л 16V (160 л. с.) VTEC** ◆ **1,8 л 16V (169 л. с.) VTEC**

Дизельный 4-цилиндровый: **2,0 л Turbo (86 л. с.)**

Итоги

Высокая пассивная безопасность • Надежные и динамичные двигатели • Хорошая плавность хода • Отличная устойчивость • Эффективные тормоза

Высокая стоимость автомобиля и обслуживания • Неважная шумоизоляция (японские и американские версии) • Маленький клиренс • Небольшой багажник

(126 л. с.) оснащены VTEC-E, настроенной на экономичную езду.

Обратим внимание, что все агрегаты, особенно VTEC, требуют применения высококачественного синтетического масла и своевременной его замены. В противном случае могут засориться масляные каналы, что приведет к выходу из строя системы изменения фаз газораспределения. Кстати, из-за применения этой сложной системы в газораспределительном механизме конструкторы отказались от устанавливаемых многими автопроизводителями гидрокомпенсаторов тепловых зазоров клапанов. Поэтому каждые 40 тыс. км придется по старинке регулировать клапаны на сервисе.

Неисправностей, характерных для двигателей Civic, специалисты припомнить не смогли. Все работает надежно и долго. А вот сказать что-либо о турбодизельных версиях, оснащенных 2,0-литровыми моторами Rover, очень сложно, поскольку встречаются они у нас нечасто.

Большинство Civic, эксплуатируемых в Украине, – переднеприводные автомобили, оснащенные 5-ступенчатой «механикой», реже встречаются версии с 4-ступенчатым «автоматом», а самая большая редкость – Civic, оборудованный клиноременным вариатором.

Коробки передач Civic очень «патриотичные» – для надежной и долговечной работы они должны потреблять только фирменное масло Honda. Для 5-ступенчатой механической КП необходима смазка марки MTF-2, которую рекомендуется менять каждые 80 тыс. км. Гидромеханический «автомат» требует специального трансмиссионного масла ATF Z1, а вариатор – ATF CVT.

Работники сервиса не припоминают случаев ремонта автоматических трансмиссий, а вот с механическими коробками передач после 400 тысяч могут возникнуть проблемы. Как правило, к этому времени выходят из строя подшипники КП. Определить эту неисправность можно по гулу при работе коробки передач.

Кроме того, в экземплярах с большим пробегом могут дать течь манжеты гидравлического привода сцепления. Стоимость работы по их замене одна и та же – $20, а вот цены на детали разные – манжеты к рабочему цилиндру сцепления поставляются как отдельная запчасть ($11), а к главному – только в сборе с поршнем ($45).

Ходовая Civic обладает прекрасной устойчивостью и являет собой редкое сочетание неплохой плавности хода и поразительной долговечности. Единственная претензия к автомобилю – небольшой клиренс (110 мм).

Независимая подвеска передних и задних колес обеспечивают завидную «цепкость» при движении на высоких скоростях. Серьезный ее ремонт, как правило, требуется только после 200 тыс. км пробега. Это не касается лишь «резинок» стабилизаторов поперечной устойчивости. Втулки переднего стабилизатора служат около 50 тыс. км, стойки – до 100 тыс. км, а заднего – несколько дольше. Все сайлент-блоки и «шаровые» меняются отдельно от рычагов, кроме верхней шаровой опоры. На машинах с пробегом более 300 тыс. км может потребоваться замена заднего подшипника, который поставляется только в сборе со ступицей.

Рулевое с большим передаточным числом механизма не очень подходит машине для активной езды – от упора до упора почти четыре оборота. Вместе с тем, несмотря на гидроусилитель, обратное усилие на руле чувствуется отлично.

Тормоза замечаний не вызывают – даже версии с задними «барабанниками» обеспечивают отличное замедление, а у мощных модификаций со всеми дисковыми механизмами тормоза вообще «мертвые». Способствует их эффективности и система ABS, встречающаяся на многих автомобилях.

Покупку Honda Civic можно порекомендовать молодым людям, которые ездят преимущественно в городе и предпочитают активный стиль езды – ведь даже машины с маломощными двигателями обладают приемлемой динамикой и хорошей устойчивостью.

—Реклама

www.avtocenter-motors.com.ua
• Daihatsu • Honda • Isuzu
• Mazda • Mitsubishi
• Nissan • Subaru
• Suzuki • Toyota
ОРИГІНАЛЬНІ ЗАПЧАСТИНИ
в наявності
НА ЗАМОВЛЕННЯ
• пильники до ШРУС
• підшипники ступиць
• сальники • поршні
• кільця • вкладиші
• прокладки
• розпилювачі
• свічки розжарювання
• сайлент-блоки
acmotor@voliacable.com
(044) 284-3246,
287-8351, 537-6094/95

Honda Accord IV

1989–1993





Четвертым поколением Accord компания Honda совершила технический прорыв, благодаря чему именно с этим автомобилем связаны заметное увеличение популярности модели и рост ее продаж.

Наиболее популярной в нашей стране стала модификация Honda Accord с 4-дверным кузовом седан, хотя это поколение было представлено еще и 5-дверным универсалом Aerodeck и 2-дверным купе. Седан и универсал – чистокровные «японцы», а купе – «американец». Все кузова Accord оцинкованы, вследствие чего даже на машинах, которые давно эксплуатируются в Украине, ржавчина встречается редко.

Благодаря удачному дизайну салон автомобиля и по сей день не выглядит пережитком прошлого. Даже в самых старых экземплярах обивка неплохо сохранилась, а пластиковые детали не разбалтываются и не скрипят. Нет замечаний и по поводу эргономики. Отличную обзорность модели обеспечивает большая площадь остекления. А удобно устроиться на рабочем месте в большинстве версий помогают регулировки высоты руля и кресла водителя. Многие автомобили оборудованы очень богато. А вот объем багажника Accord по сравнению с одноклассниками небольшой.

Для автомобиля предусмотрены три 16-клапанных бензиновых силовых агрегата. В Украине чаще всего встречаются машины, оснащенные 2,0-литровым двигателем с системой распределенного впрыска топлива. С ней, как правило, в процессе эксплуатации неприятностей не бывает. Два оставшихся мотора – карбюраторные. Причем карбюратор с электромеханическим управлением имеет сложную конструкцию и требует квалифицированного обслуживания. Все агрегаты долговечны, а некоторые двигатели даже «наездили» свыше 500 тыс. км и пока еще не нуждаются в капремонте. Естественно, подобный ресурс возможен при надлежащей эксплуатации и своевременном обслуживании. Так, моторы каждые 20 тыс. км требуют регулировки тепловых зазоров клапанов, а с интервалом 100 тыс. км (срок указан для оригинальной детали) рекомендуется менять ремень ГРМ. При этом необходимо проверить насос системы охлаждения, привод которого также осуществляется этим ремнем. В среднем срок службы «помпы» составляет около 200 тыс. км. Все двигатели Accord имеют по два балансировочных вала, способствующих более ровной работе двигателя. Поэтому при замене ремня ГРМ необходимо установить еще и новые ремни привода балансировочных валов. Менять при этом натяжной ролик необязательно.

В Украине чаще встречаются Accord, оснащенные 5-ступенчатыми механическими КП. Машины с 4-ступенчатым «автоматом» попадаются значительно реже. Сменный фильтр в «автомате» конструктивно не предусмотрен, поэтому его обслуживание заключается только в замене масла каждые 40 тыс. км. При покупке машины с пробегом 400 тыс. км и более нужно обязательно прислушаться к работе механической КП. Если она сильно шумит, то, скорее всего, ресурс подшипников на исходе. А вот тросовый привод включения передач, который применяется для уменьшения вибраций, передаваемых на рычаг коробки передач, как правило, служит без проблем. На старых машинах возможна течь жидкости из рабочего или главного цилиндров гидропривода сцепления.

Впереди и сзади в автомобиле применена многорычажная подвеска со стабилизаторами поперечной устойчивости. При использовании оригинальных запчастей она отличается высокой долговечностью. К примеру, сайлент-блоки передней подвески выхаживают до 200 тыс. км, задней подвески – около 150 тыс. км, втулки стабилизаторов и ступичные подшипники – до 100 тыс. км. Вместе с тем обслуживание «многорычажки» обходится недешево. Так, шаровые опоры верхних передних и задних рычагов предлагаются только в сборе. Также вместе со ступицей поставляются и подшипники задних колес.

Accord отличается хорошей управляемостью. Даже в базовых версиях автомобили оснащены гидроусилителем руля с изменяемой степенью усиления. На машинах с большим пробегом отмечен износ пары шестерня–рейка, что проявляется стуком при проезде неровностей, а также могут дать течь сальники рулевой рейки. Благо, что рейка ремонтопригодна. Справедливости ради нужно упомянуть и о довольно редких полноуправляемых версиях 4WS (wheels steering). Если они не подпадали в ДТП и не подвергались неквалифицированному вмешательству, система 4WS служит долго и надежно.

Классический дизайн Honda Accord четвертого поколения ничем не выделяет ее в потоке автомобилей, хотя знающие люди, увидев эту «японку», наверняка оценят ее по достоинству.

История

До: Honda Accord III 1985–1989 г. в.

10.89 4-дверный седан Honda Accord IV

04.91 5-дверный универсал Aerodeck

03.92 2-дверное купе

После: Honda Accord V 1993–1998 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые					
	Honda Accord IV 2,0i, $	7200	5840	4830	4200	3860
	Пробег, тыс. км	212,0	228,0	244,0	260,0	276,0
	Honda Accord IV 2,2i 16V Aerodeck, $	8315	7020	5670	-	-
	Пробег, тыс. км	226,6	243,7	260,8	-	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,0 л 16V (110 л. с.)**

распр. впр.: **2,0 л 16V (133 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (150 л. с.)**



Альтернатива: VW Passat (B3), Peugeot 405, Opel Vectra (A)

Итоги

Плюсы

Хорошая коррозионная стойкость ● Богатое базовое оснащение ● Высокое качество отделки салона ● Долговечная и комфортная подвеска ● Высокая устойчивость и управляемость

Минусы

Дорогие запчасти и обслуживание ● Небольшой и нетрансформируемый багажник седана и купе ● Небольшой выбор двигателей ● Возможны проблемы с гидроприводом сцепления и рулевой рейкой

Honda Accord V

1993–1998





Производство европейских версий пятого поколения Honda Accord первым в ряду этой модели было перенесено ближе к рынку сбыта — в Великобританию.

Благодаря оцинковке кузов Accord неплохо противостоит натиску коррозии, но все-таки из-за «пескоструйки» со временем ржавеют арки крыльев. Нижняя кромка заднего стекла расположена слишком высоко, и при движении задним ходом не виден крайний габарит автомобиля.

Салон просторный и комфортный, а отделочные материалы – высокого качества. Тщательно продумана эргономика места водителя. На задних сиденьях при необходимости могут разместиться 4 человека. Но в целом с проектировкой галерки низкорослые японцы просчитались – в модификациях с люком места над головами задних пассажиров маловато. Чтобы компенсировать этот недостаток, в обшивке потолка сделаны две выемки.

Для своего класса у Accord не очень большое багажное отделение. В походном состоянии объем багажника седана – 405 л, универсала – 800 л и купе – 405 л. Но при необходимости его размер можно увеличить, сложив раскладывающиеся по частям спинки задних сидений.

Гамма двигателей Accord состоит из пяти бензиновых 4-цилиндровых агрегатов, начиная от самого «слабенького» 2,0-литрового и заканчивая мотором объемом 2,3 л, и одного «заряженного» 6-цилиндрового объемом 2,7 л. Для любителей спокойной езды был предусмотрен 4-цилиндровый 2,0-литровый турбодизель английской фирмы Rover, правда, такие версии практически не встречаются на украинском рынке. Все двигатели Honda отличаются высокой надежностью и мощностью. При своевременном обслуживании ресурс японских агрегатов составляет более 500 тыс. км. Кстати, мотор объемом 2,2 л, единственный из всех двигателей этого поколения Accord, оснащен знаменитой «хондовской» системой изменения фаз газораспределения VTEC. Все моторы Accord имеют два балансирных вала, способствующих более ровной работе двигателя. За счет этого через каждые 100 тыс. км при замене ремня ГРМ необходимо менять и ремень привода балансирных валов. Кроме того, каждые 20 тыс. км нужно регулировать тепловые зазоры клапанов (в моторах, выпущенных после 1996 года, – каждые 40 тыс. км).

Большинство автомобилей оснащалось 5-ступенчатыми механическими КП, 4-ступенчатые «автоматы» встречаются редко. При правильном обслуживании все коробки достаточно надежны, хотя и очень привередливы и требуют применения только того масла, которое строго соответствует типу коробки передач. По утверждению работников сервиса, использование иных смазок грозит выходом КП из строя. Со временем в гидроприводе сцепления отмечены течи рабочей жидкости из-под манжет рабочего или главного цилиндров.

Все Honda Accord оснащены полностью независимыми передней двухрычажной и задней многорычажной подвесками со стабилизаторами поперечной устойчивости. Да и служат они достаточно долго – сайлент-блоки рычагов передней и задней подвесок могут выходить от 100 до 150 тыс. км. Правда, обслуживание стоит недешево – многие рычаги поставляются вместе с шаровыми опорами и сайлент-блоками.

Рулевое управление, оснащенное ГУР с изменяющимся усилением в зависимости от скорости движения, способствует отличной управляемости. Со временем при эксплуатации на наших дорогах разбивается втулка рейки и пара шестерня–рейка, что проявляется неприятным стуком при проезде неровностей. Конструктивная особенность рулевой рейки машин, выпущенных после 1996 года, – рулевые тяги идут только в сборе с рейкой.

Тормоза Accord высокоэффективные, поскольку впереди и сзади установлены дисковые тормозные механизмы. В стандарте все машины оборудовались системой ABS. При замене колодок специалисты советуют чистить направляющие суппортов (особенно задних). В противном случае они могут «закиснуть» и, как следствие, тормоза перестанут работать.

Honda Accord – надежный и комфортабельный автомобиль, который мы рекомендуем людям со стабильным высоким доходом, поскольку, несмотря на долговечность узлов и агрегатов, обслуживание машины, да и запчасти к ней стоят недешево.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Honda Accord 2,0i, $	**11610**	**10550**	**9490**	**8430**	**7470**	**6500**
Пробег, тыс. км		141,1	158,2	175,3	192,4	209,5	226,6
	Honda Accord 2,0i Aerodeck, $	**12085**	**10965**	**9845**	**8805**	**7805**	**6780**
Пробег, тыс. км		142,7	160,0	177,3	194,6	211,9	229,2

Двигатели

Бензиновые: 4-цилиндровые **1,8 л 16V (118 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (131 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V VTEC (150 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (150 л. с.)**

6-цилиндровые: **2,7 л (173 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндровый: **2,0 л Turbo (105 л. с.)**



Альтернатива: Peugeot 406, Toyota Carina E, Opel Vectra (B)

Итоги

Плюсы: Просторный и хорошо оснащенный салон ● Беспроблемные силовые агрегаты и КП ● Долговечная подвеска ● Высокая устойчивость и хорошая управляемость ● Динамичные двигатели

Минусы: Высокая стоимость фирменных запчастей ● Дорогое обслуживание независимых подвесок ● Низкий потолок над задними сиденьями ● Высокая «корма» ограничивает обзорность ● Небольшой багажник ● Неремонтопригодная рулевая рейка

История

До: **Honda Accord IV 1989–1993 г. в.**

01.93 Дебют 4-дверного седана Honda Accord V

01.94 Старт 2-дверного купе и 5-дверного универсала Aerodeck

01.96 Рестайлинг

04.96 Дизель TDI объемом 2,0 л и «заряженный» бензиновый V6 объемом 2,7 л для американских версий Accord

После: **Honda Accord VI 1998–2002 г. в.**

Honda Legend II

1991–1995





Одни покупают скромный, но новый ширпотреб. Другие – за те же деньги – эксклюзив, но уже поношенный. Honda Legend – именно для тех автолюбителей, которые предпочитают автомобили, бывшие когда-то очень дорогими.

Автомобиль представлен двумя модификациями – 4-дверным седаном и 2-дверным купе. Причем последняя модификация также достаточно часто встречается на наших дорогах. Не редкость и заокеанские их «сестры» – модели Legend, продаваемые в Америке под маркой Acura. Они отличаются от «европейцев» несколько иным оформлением бамперов, радиаторной решеткой и оптикой. Все кузова Legend оцинкованы, поэтому наличие очагов коррозии, как правило, свидетельствует о некачественном ремонте после аварии. По сравнению с одноклассниками багажник Legend маленький – объем у седана составляет 427 л; к примеру, у Audi V8 – 570 л, у BMW 7-й серии (E32) – 500 л.

Уровень базового оснащения автомобиля соответствует высокому классу и включает гидроусилитель руля, центральный замок, кожаную отделку салона, полный электропакет с приводами стекол, наружных зеркал и передних сидений (водительское, к тому же, оснащено памятью на 2 положения), подогрев кресел, фирменную аудиосистему, климат- и круиз-контроль. Очень полезна и система слежения за давлением в шинах, которая встречается во многих машинах.

История

До: Honda Legend I 1985–90 г. в.

01.91 Старт 4-дверного седана Honda Legend II

11.90 Дебют 2-дверного купе

01.93 В базовой версии airbags и система ABS

01.94 Установка систем контроля давления в шинах и антипробуксовочной (TCS)

После: Старт Honda Legend III 1995–2004 г. в.

Для «японской легенды» был предназначен один-единственный силовой агрегат – V6 объемом 3,2 л (205 л. с.). Этот агрегат оснащен впускным коллектором с изменяемой длиной впускного тракта. Такая конструкция позволяет добиться оптимального наполнения цилиндров горючей смесью в различных режимах работы двигателя и за счет этого получить высокие динамические характеристики в широком диапазоне оборотов. Еще одна техническая особенность: в этом моторе применена система зажигания с индивидуальными катушками на каждую свечу, что позволило исключить потери тока в высоковольтных проводах и значительно повысило качество и надежность работы этой системы двигателя. Для уменьшения вибраций, передаваемых на кузов, спереди мотор подвешен на пневмогидравлических опорах с вакуумно-электронным управлением. Они отслеживают колебания и гасят их. К тому же эти опоры достаточно надежны, а вот задняя обычная резиновая опора на машинах, наездивших около 300 тыс. км, выходит из строя. При таком же пробеге может дать течь задний сальник коленвала и датчик уровня масла в двигателе.

Большинство Honda Legend, колесящих по дорогам Украины, оснащены 4-ступенчатой автоматической КП, хотя встречаются и версии с 5-ступенчатой «механикой». Автоматическая коробка передач имеет адаптивную программу управления. «Умный» блок управления КП способен подстроиться под стиль езды и, в зависимости от этого, изменяет режим переключения передач. Обе КП достаточно надежны, хотя после большого пробега (около 300 тыс. км) возможна утечка масла из-под сальника первичного вала КП или сальника промежуточного вала дифференциала. При своевременном обслуживании – контроле герметичности и замене масла каждые 40 тыс. км других проблем с этими агрегатами не возникало.

Независимые многорычажные передняя и задняя подвески, оснащенные стабилизаторами поперечной устойчивости, обеспечивают умеренную плавность хода. В принципе, подвеска долговечна, и ее ресурс составляет около 200 тыс. км пробега. Столько способны «выходить» шаровые опоры передних рычагов и сайлент-блоки задних. Когда наступит срок замены «шаровых», придется серьезно потратиться, поскольку верхние шаровые опоры меняются только вместе с рычагами. Несъемными также выполнены «шаровые» задних рычагов, хотя они способны прослужить свыше 250 тыс. км.

Honda Legend имеет «острое» рулевое управление с гидроусилителем, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости, и мощные дисковые тормоза, снабженные системой ABS. Причем передние тормозные механизмы – вентилируемые и двухпоршневые. На машинах с большим пробегом иногда случаются выходы из строя датчиков ABS, а стоят они недешево.

Honda Legend подойдет тем автолюбителям, которые хотят выделяться в ряду владельцев привычных машин представительского класса и любят активную езду.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые					
	Honda Legend 3,2i V6, $	11380	9960	8700	7545	6550
	Honda Legend 3,2i V6, $	12560	10785	9315	8000	6845
Пробег, тыс. км		204,8	222,9	241,1	259,3	277,6

Двигатели

Бензиновый 6-цилиндр.: **3,2 л 24V (205 л. с.)**



Альтернатива:
Audi V8, BMW 7-й серии (E32), Mercedes S-Klasse (W126)

Итоги

Богатое базовое оснащение • Спортивный «темперамент» двигателя • Хорошая устойчивость на дороге • Надежность и долговечность многих узлов и агрегатов • Невысокая стоимость автомобиля (на фоне конкурентов-одногодок)

Дорогие запчасти и обслуживание • Нет выбора двигателей (в наличии всего один мотор) • Небольшой багажник

Hyundai Accent I

1994–1999





От корейского автомобиля ожидаешь скорее практичности, чем удовольствия при езде. Но, как ни странно, в большей или меньшей степени от Hyundai Accent получаешь и то и другое.

В Украине встречаются все версии Hyundai Accent второго поколения: 3- и 5-дверные хэтчбеки и 4-дверные седаны. Благодаря оцинковке кузова всех машин хорошо защищены от коррозии. Внешность Accent не слишком выразительна и сразу дает понять, что от этого транспортного средства не стоит ожидать высокого комфорта или отточенных «драйверских» качеств.

Салон машины несколько аскетичен, но в то же время отличается хорошей звукоизоляцией. На заднем сиденье даже пассажиры среднего роста ощутят недостаток свободного места. Со временем торпедо начинает досаждать неприятным скрипом.

По сравнению с одноклассниками объем багажника седана Accent невелик – 345 литров. Правда, при необходимости его можно увеличить, сложив спинку заднего сиденья. Существенный плюс багажника – малая погрузочная высота. А вот седан вряд ли подойдет практичным автолюбителям – в нем места для поклажи еще меньше: объем грузового отсека всего 305 литров и его невозможно увеличить, так как заднее сиденье не складывается.

Accent оснащались только бензиновыми моторами. Чаще в Украине встречаются автомобили с двигателями объемом 1,5 л. По словам мотористов, все агрегаты достаточно надежны и неприхотливы. Замену ремня ГРМ вместе с натяжным роликом следует производить каждые 60 тыс. км. Если же этим пренебречь, обрыв ремня не заставит себя долго ждать. Следствием поломки станут погнутые клапаны и дорогостоящий ремонт мотора.

Автомобили оснащались как механической КП, так и «автоматом», но второй вариант встречается редко. Все «коробки» надежны и проблем в эксплуатации не создают. Обслуживание сводится к замене масла каждые 30 тыс. км. Причем этот довольно короткий интервал одинаков как для «механики», так и для «автомата». На старых экземплярах были отмечены выходы из строя главного и рабочего цилиндров сцепления. Последний доставляет неприятности гораздо чаще.

Подвеска достаточно энергоемкая, но не совсем надежная на плохих дорогах. Передняя – обыкновенный McPherson, в котором с интервалом 20–30 тыс. км приходится менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости, а замена сайлент-блоков потребуется уже через 40 тыс. км. Благо меняются они отдельно от рычагов. Полузависимая задняя подвеска в эксплуатации очень надежна и до переборки способна «выходить» 100 тыс. км.

Рулевое управление на большинстве автомобилей оборудовано мощным гидроусилителем, благодаря которому, стоя на месте, руль можно вращать буквально одним пальцем. Но на высокой скорости такая легкость совсем не во благо – снижается информативность, и при выполнении маневров нужна предельная аккуратность.

Тормозная система Accent оснащена передними дисковыми механизмами и задними барабанными. При активной езде эффективность «барабанников» заметно снижается. Хотя надежность тормозов претензий не вызывает – как правило, в процессе эксплуатации проблем с ними не возникает. ABS устанавливалась только на дорогих версиях автомобилей.

Hyundai Accent – достаточно надежный и недорогой в обслуживании и содержании автомобиль. Его покупку можно порекомендовать тем автомобилистам, которым необходим транспорт на каждый день, но при этом они не хотят покупать автомобиль производства стран СНГ.

История

До: Hyundai Pony 1991–1994 г. в.

09.94 Дебют новой модели Hyundai Accent

01.97 Начата сборка Accent в России (г. Ижевск)

После: Стартует второе поколение Hyundai Accent 1999–2003 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Hyundai Accent 1,3i, $	6005	5355	4810	4325	3780	3235
	Hyundai Accent 1,5i, $	7965	7200	6435	5670	4905	4250
Пробег, тыс. км		140,2	156,8	173,2	189,8	206,3	222,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,3 л 12V (84 л. с.)** ◆ **1,5 л 12V (90 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (99 л. с.)**



Итоги

Надежные двигатели и КП
- Хорошая защита от коррозии
- Невысокая стоимость автомобиля и обслуживания

Небольшой ресурс передней подвески
- Мало места на заднем сиденье
- Небольшой багажник у седана



Альтернатива: Skoda Fabia, Renault Symbol, Kia Rio

Hyundai Sonata III

1996–1998





Hyundai Sonata третьего поколения можно назвать интернациональной моделью. Она могла попасть к нам из Кореи, Турции или выпускаться методом крупноузловой сборки в самой Украине на одном из киевских предприятий.

Выпускалась Sonata только с 4-дверным кузовом седан, обладающим высокой коррозионной стойкостью. При отсутствии повреждений заводского лакокрасочного и защитного покрытий «рыжая болезнь» ему не страшна.

Машина отличается вместительным багажником и неплохой обзорностью. Пластик отделки салона Sonata III довольно привлекателен, однако после пробега в 300 тыс. км он начинает скрипеть. В базовую комплектацию машин входили: гидроусилитель руля, кондиционер, электростеклоподъемники, центральный замок и подушка безопасности. Не редкость и ABS. На экземплярах с 3,0-литровыми моторами, выпущенных в Корее, устанавливали климат-контроль.

Большинство эксплуатируемых в Украине машин укомплектованы 2,0-литровыми моторами с двухвальной 16-клапанной головкой, развивающими мощность 125 л. с. Ресурс этих агрегатов достигает 300 тыс. км. Серьезного обслуживания они требуют через каждые 60 тыс. км, когда по регламенту полагается менять ремень привода газораспределительного механизма. Процедура эта дорогостоящая. Одновременно с «длинным» ремнем следует заменить короткий ремень привода балансирного вала, три ролика и гидравлический натяжитель. При покупке подержанной машины рекомендуется проверить резиновую муфту шкива коленвала, из-за старения которой порой происходит разрушение узла и обрыв приводных ремней. В системе охлаждения предпочтительнее использовать только качественную охлаждающую жидкость, иначе ресурс помпы сокращается до 100 тыс. км, а для ее замены необходимо демонтировать привод ГРМ. Система смазки может напомнить о себе разве что течью масла из-под клапанной крышки. Иных существенных особенностей распространенные у нас моторы Sonata III не имеют.

Абсолютное большинство машин оснащено 5-ступенчатой механической КП. При своевременной замене масла подшипники КП дадут о себе знать не ранее чем через 200 тыс. км пробега. Привод сцепления гидравлический, претензий к нему нет. 4-ступенчатые АКП, которые, как правило, агрегатировались с 3,0-литровыми двигателями, не доставят хлопот своим владельцам.

Независимая подвеска всех колес обеспечивает высокий комфорт на неровных дорогах и гарантирует хорошую управляемость при движении на высокой скорости. Но у нее есть несколько слабых мест. Прежде всего уязвимы амортизаторы, которых при активной езде может не хватить и на 30–40 тыс. км. К счастью, существует альтернатива – неоригинальные запчасти, предназначенные для Hyundai. Иногда на машине стучит не амортизатор, а проржавевшая опора передней пружины. Случается, рычаги задней подвески существенно повреждает коррозия, что грозит их разрушением. Ресурс шаровых опор обычно равен двум срокам службы сайлентблоков и составляет около 100 тыс. км, но только если не повреждены пыльники. Все «шаровые» можно заменять отдельно от рычагов. Подшипники задних колес выходят из строя через 50 тыс. км и поставляются только в сборе со ступицей. Передние же подшипники служат в два-три раза дольше задних и продаются отдельно.

Характерная особенность рулевого управления «корейца» – потеющая маслом рулевая рейка. После 50 тыс. км иногда начинает постукивать шарнир левой рулевой тяги. Замена сложностей не создает. Наконечники тяг служат примерно столько же, а вот карданное сочленение рулевого вала подлежит замене через каждые 100 тыс. км.

К тормозной системе особых претензий нет. Разве что необходимо регулярно смазывать направляющие тормозных суппортов для исключения возможного их закисания.

Hyundai Sonata – просторный и вместительный автомобиль с неплохим уровнем оснащения. Его качество, как правило, соответствует сумме, которую за него просят. Да и содержание Sonata дорогим не назовешь.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996
	Бензиновые			
	Hyundai Sonata III 2,0i 16V, $	**9700**	**8650**	**7175**
	Hyundai Sonata III 3,0i V6, $	**9900**	**8805**	**7770**
Пробег, тыс. км		148,5	166,5	184,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л (98 л. с.)** ◆ **2,0 л 8V (95 л. с.)** ◆ **2,0 л 8V (105 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (125 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (139 л. с.)**

6-цилиндр.: **3,0 л 12V (141 л. с.)**

Итоги

+ **Комфортные салон и подвеска** ● **Надежные узлы и агрегаты** ● **Высокая ремонтопригодность** ● **Богатая базовая комплектация**

– **Невысокий престиж** ● **Мало машин из рук «частников»** ● **Нет экономичных дизельных версий**

История

До: Hyundai Sonata II 1993–96 г. в.

05.96 Стартует Hyundai Sonata III

06.96 Дефорсированный 2,0-литровый мотор мощностью 125 л. с.

06.98 Дебют Hyundai Sonata IV 1998–2001 г. в.



Альтернатива:
Kia Clarus, Ford Mondeo I, Renault Laguna I

Kia Sephia/Shuma

1993–1997





Большинство моделей корейской компании представляют собой перелицованные автомобили японской Mazda. Не является исключением и Kia Sephia/Shuma, в основе которой лежит Mazda 323.

Корейская модель С-класса была представлена двумя модификациями: 4-дверным седаном и 5-дверным хэтчбеком. Причем создатели не только позаимствовали у японцев техническую основу, но и воспользовались их оригинальной идеей – наделили каждую модификацию индивидуальной внешностью. Благодаря этому дизайн седана и хэтчбека существенно отличается. Более того, корейцы еще дальше развили идею, дав каждой из версий свое название: седан именуют Sephia, а хэтчбек – Shuma, чем попытались подчеркнуть разницу этих двух автомобилей. Хотя их техническая начинка одинакова.

Кузова Sephia/Shuma не оцинкованы, но благодаря качественному лакокрасочному и антикоррозионному покрытию неплохо противостоят натиску коррозии. Существенный недостаток этих машин – дешевый пластик, из которого изготовлены бамперы и подкрылки. В мороз даже небольшой камень, вылетевший из-под колес едущего впереди автомобиля, способен пробить бампер. Не отличается надежностью и крепеж последнего – особая осторожность необходима при штурме снежных сугробов. Из такого же хрупкого пластика изготовлены подкрылки. К тому же для автомобилей характерна плохая шумоизоляция.

По размерам салона Sephia/Shuma рассчитаны, вероятно, на самих корейцев. Во втором ряду даже людям среднего роста не хватит места в высоту и для ног, а передние сиденья узковаты. Зато на всех версиях серийно устанавливались электрические стеклоподъемники.

Sephia/Shuma оборудованы моторами от Mazda 323. Наиболее популярны в Украине 1,6-литровые агрегаты. Дизельные моторы для данной модели не предусмотрены. Бензиновые двигатели надежны и неприхотливы. Лишь каждые 30 тыс. км необходимы промывка топливной системы и замена свечей зажигания. Через 80 тыс. км производится замена ремня ГРМ вместе с двумя роликами. Причиной перегрева двигателя может быть забитый дорожным мусором и тополиным пухом радиатор. Поэтому нужно соблюдать сроки замены воздушного фильтра: если этим пренебречь, то можно вывести из строя потенциометр положения дроссельной заслонки. Итог – нестабильная работа мотора и повышенный расход топлива.

«Корейцы» оснащались как механической 5-ступенчатой КП, так и 4-ступенчатым «автоматом». И если к последнему претензий нет, то «механика» создает немало проблем. Для нормальной эксплуатации подобных коробок необходимо тщательно следить за уровнем масла в них, для чего предназначен специальный щуп. Кстати, именно он и является ахиллесовой пятой «механики». Из-за потерявшей эластичность уплотнительной резинки щуп может просто выпасть. В итоге из коробки передач начинает подтекать масло. Если этого не заметить, то эксплуатация КП при недостаточном уровне смазки приведет к выходу ее из строя. Не отличается особой долговечностью подшипник первичного вала и его сальник. К 200 тыс. км в «механике» появляются проблемы с переключением передач.

Подвеска автомобиля вряд ли понравится любителям быстрой езды. Слабое место этого узла – стойки и втулки стабилизаторов. Передние придется менять каждые 20 тыс. км, задние способны «выходить» тысяч на 10 больше. А вот сайлент-блоки и шаровые опоры держатся неплохо и «просят замены» только через 80 тыс. км. Задней «многорычажке» требуется еще меньше внимания.

Рулевое управление всех версий Sephia/Shuma оборудовано гидроусилителем. Он очень мощный, благодаря чему в городе крутить «баранку» легко, но на скорости рулевое оказывается малоинформативным, с недостаточной обратной связью. Зато надежность его не вызывает сомнений даже у опытных работников сервиса.

Все автомобили оборудованы дисковыми тормозами спереди и барабанными сзади. Тормозная система довольно надежна и проблем не создает.

Копирование 323-й удалось корейцам лишь отчасти. Экономия на качестве отделочных материалов портит впечатление от надежных моторов и хорошего кузова. Но если нужен легкий в управлении городской автомобиль для спокойного передвижения, то Sephia/Shuma для этого вполне подходит.

История

01.93 Дебют первой генерации Kia Sephia/Shuma

01.96 В базовое оснащение машины вошли airbag и ABS

После: **Стартует второе поколение Kia Sephia II/ Shuma II 1997–2004 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993
Бензиновые						
	Kia Sephia 1,6i, $	5470	4770	4060	3380	2690
	Пробег, тыс. км	142,8	159,6	176,4	193,2	210,0
	Kia Shuma 1,8i, $	6425	5575	4625	3800	3020
	Пробег, тыс. км	142,8	159,6	176,4	193,2	210,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. впрыск.: **1,6 л (80 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (112 л. с.)**

Итоги

+ Невысокая по сравнению с конкурентами стоимость ● Надежные моторы ● Энергоемкая подвеска

– Плохая шумоизоляция и скрипучий салон ● Проблемная механическая трансмиссия ● Некачественный пластик бамперов и подкрылков



Альтернатива:
Ford Escort, Opel Astra (F), Renault 19

Реклама

ОРИГІНАЛЬНІ ЗАПЧАСТИНИ
НОВІ ТА Б/В НА ЯПОНСЬКІ ТА КОРЕЙСЬКІ АВТОМОБІЛІ В НАЯВНОСТІ
(044) 567 0810 • 540 3591
Б/В ДВИГУНИ, ГОЛОВКИ БЛОКА, КПП, СТАРТЕРИ, ГЕНЕРАТОРИ, ТУРБІНИ
ТНВД: 4D56, 4M40, 4D68, 4G63, FE, R2, RF, RF7, RFG, 2L та інші
8 (067) 401 9200
mail: a_net_1@mail.ru
АВТОСЕРВІС
(044) 566 7517
ВУЛ. ВЕРЕСНЕВА, 24 (АВТОРИНОК "НОВИЙ")
ПРЕДЯВНИКУ ЗНИЖКА ДО 20%

Kia Clarus

1996–2001





Корейский Kia Clarus может привлечь внимание тех автомобилистов, которых престиж волнует в последнюю очередь. Ведь в арсенале автомобиля есть весьма серьезные козыри.

Изначально Kia Clarus был представлен одной модификацией – 4-дверным седаном. Спустя два года с начала производства (в 1998 году) корейцы решили подогреть внимание покупателей к Clarus, для чего провели рестайлинг модели: обновленные версии получили новое оформление передней и задней частей кузова, а также более выразительную светотехнику. Кроме того, в дополнение к седану был представлен еще и универсал Parktown, который найти в Украине почти невозможно. Кстати, эта модификация выпускалась как в 5-местном, так и в 7-местном исполнении.

Нужно отметить, что Kia Clarus был создан в тесном сотрудничестве с японской компанией Mazda. Поэтому корейский автомобиль технически схож с Mazda 626 (GE) – многие запчасти абсолютно идентичны, а детали подвески практически стопроцентно взаимозаменяемы. Кузов «корейца» не ржавеет благодаря оцинковке, хорошему лакокрасочному и антикоррозионному покрытию.

Салон выполнен из качественных материалов, а в топ-версиях для отделки использовалась натуральная кожа. Вместе с тем, интерьер не блещет оригинальностью – оформлен довольно просто. Зато внутри вполне просторно пятерым членам экипажа, да и запас свободного места от коленей до спинок передних кресел достаточен для поездок на дальние расстояния. Даже базовые версии были неплохо укомплектованы. В них есть гидроусилитель руля, иммобилайзер, водительская подушка безопасности, передние электростеклоподъемники, центральный замок и кондиционер. В более дорогих версиях электроприводами оборудованы уже все стекла и наружные зеркала, а передняя панель украшена декоративными вставками «под дерево».

Багажник достаточно вместительный, к тому же при необходимости его объем можно увеличить, сложив спинку заднего сиденья в соотношении 2:3. Единственная претензия к грузовому отсеку седана – у него небольшой проем.

Для машины предлагают два бензиновых 16-клапанных двигателя объемом 1,8 и 2,0 л. Они созданы на основе моторов Mazda 626, но корейские инженеры немного изменили конструкцию. В частности, агрегаты Clarus оснащены впускным коллектором с изменяемой геометрией впускного тракта, оптимизирующей работу двигателя в зависимости от его режимов работы. В обоих моторах нередко «капризничает» бензонасос: не функционирует после включения зажигания и начинает работать только со стартером. Неисправность проявляется в том, что холодный мотор запускается лишь со второй или третьей попытки. Через каждые 30 тыс. км работники сервиса советуют промывать форсунки топливной системы. Кроме того, после промывки необходима замена свечей зажигания. Ремень ГРМ следует менять через 50 тыс. км вместе с двумя роликами. Не менее одного раза в год понадобится внешняя чистка радиатора. У него очень мелкие соты, которые довольно интенсивно забиваются дорожным мусором, особенно тополиным пухом. Если очисткой пренебрегать, перегрев мотора неизбежен. На автомобилях с большим пробегом проблемы создает электропроводка – со временем в штекерных разъемах окисляются контакты.

К АКП претензий нет. Каких-либо неприятностей с ними на СТО не зафиксировали, а вот в «механике» отмечены случаи потери герметичности сальников полуосей. Сцепление обычно служит более 100 тыс. км.

Подвеска Clarus очень комфортная и надежная. На украинских дорогах даже стойки и втулки переднего и заднего стабилизаторов поперечной устойчивости способны «выходить» 40–50 тыс. км. А вот шаровые опоры и сайлент-блоки потребуют замены не ранее чем через 100 тыс. км. Заднюю независимую подвеску необходимо обслуживать через 120–150 тыс. км.

Рулевое управление оборудовано гидроусилителем. Его насос при пробегах под 200 тыс. км иногда начинает подтекать. Данный узел стоит дорого, поэтому многие ограничиваются периодической доливкой масла. Подтекание масла и стук в рулевой рейке возникают к 150 тыс. км, хотя эта «болезнь» не смертельна – узел ремонтопригодный.

Тормозная система особых проблем не создает. Большинство экземпляров оборудованы ABS. Работники сервиса припомнили случаи отказа этой системы по причине окисления проводки датчиков ABS или выхода из строя самих датчиков.

Kia Clarus – достойный претендент на роль семейного транспортного средства. Главные его козыри – богатая комплектация, просторный салон, мягкая подвеска и неплохая надежность. Причем за все эти преимущества придется заплатить намного меньше, нежели при покупке моделей более именитых производителей.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Kia Clarus 1,8i, $	10375	8885	7395	5995	4660	3470
	Пробег, тыс. км	92,4	109,2	126,0	142,8	159,6	176,4
	Kia Clarus 2,0i, $	11110	9750	8190	6830	5470	4110
	Пробег, тыс. км	126,5	149,5	172,5	195,5	218,5	241,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (133 л. с.)**



Альтернатива:
Hyundai Sonata III, Nissan Primera (P11), Renault Laguna I

История

01.96 Старт Kia Clarus

01.98 Рестайлинг. Дебютирует 5-дверный универсал Parktown.

После: **Kia Magentis 2001–2005 г. в.**

Итоги

+ Невысокая стоимость автомобиля и его содержания ● Вместительный и неплохо укомплектованный салон ● Надежные двигатели и КП ● Долговечная и энергоемкая подвеска

– Небольшой проем багажника седана ● «Капризная» топливная система ● Окисление контактов в штекерных разъемах электропроводки

Lancia Dedra

1989–1999





Объективно говоря, «итальянцы» наиболее популярны у себя на родине. В Украине в основном преобладают автомобили марки Fiat, а вот Lancia встречаются реже. Среди них Dedra – одна из наиболее распространенных моделей.

Автомобиль выпускался в двух модификациях – 4-дверный седан и 5-дверный универсал Station Wagon. Их кузова оцинкованы, однако со временем в местах, наиболее подверженных воздействию песка и грязи, цинк выбивается, и появляются очаги коррозии. Внимание следует обратить на колесные арки задних крыльев и передние части порогов.

Многие из эксплуатируемых в Украине машин оснащены кондиционером или климат-контролем. Система вентиляции и обогрева заслуживает всяческих похвал – ведь даже для задних пассажиров отдельно подведены воздуховоды. Широкие передние стойки и высокая «корма» несколько ограничивают обзорность. Багажное отделение автомобиля достаточно вместительное, к тому же трансформируемые задние сиденья при необходимости позволяют увеличить его, а благодаря низкой погрузочной высоте класть и доставать вещи очень удобно.

В среднем моторесурс силовых агрегатов до замены колец составляет около 300 тыс. км. Каждые 50 тыс. км ГРМ всех двигателей нуждается в регулировке тепловых зазоров клапанов. С такой же периодичностью необходимо менять и ремень ГРМ. Двигатели объемом 1,8 и 2,0 л в обслуживании дороже, так как у них во время проведения этой процедуры придется заменить еще и ремень привода балансирных валов.

Турбодизельный двигатель объемом 1,9 л отличается от немецких или японских дизелей более шумной работой. Как показывает опыт эксплуатации, топливные форсунки в среднем служат около 100 тыс. км.

Dedra оснащались 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП, причем последние позаимствованы у Volkswagen. К этим узлам нет претензий, и при своевременном обслуживании они держатся долго. В зависимости от двигателя сцепление может быть оборудовано приводами различных типов. При сильном износе диска на машинах с механическим приводом рвется трос сцепления, а на автомобилях с гидравликой со временем дают течь манжеты рабочего цилиндра сцепления.

Полноприводные версии HF Integrale, оснащенные мощным 169-сильным турбированным двигателем, – большая редкость. От их покупки лучше воздержаться: поскольку они эксплуатировались в экстремальных режимах, многие узлы и агрегаты, включая и трансмиссию, могут быть изношенными.

Ходовая часть Dedra достаточно жесткая, и при этом независимые передняя и задняя подвески позволяют проходить повороты на приличных скоростях. Передняя подвеска не слишком «живуча» – шаровые опоры служат 40–50 тыс. км. Причем они меняются только в сборе с рычагом и его сайлент-блоками. Если задние колеса стоят «враскос» – значит, вышли из строя подшипники задних рычагов.

Реечное рулевое управление имеет хорошую обратную связь. К тому же большинство машин, эксплуатируемых в Украине, оборудовано гидроусилителем. На автомобилях без гидроусилителя со временем разбивается втулка рулевой рейки. Не слишком долговечны и наконечники рулевых тяг – они на наших дорогах «выхаживают» 30–40 тыс. км.

Тормозная система большинства автомобилей оснащена дисковыми механизмами. На машинах старше 10 лет выходит из строя распределитель тормозных усилий, что проявляется в ухудшении эффективности торможения. Но больше всего неприятностей способна создать тормозная система турбодизельной версии – со временем на автомобилях старше 6-7 лет может отказать ее вакуумный насос. Конструктивно он связан с распредвалом, поэтому замена деталей производится только вместе.

Покупку Lancia Dedra можно посоветовать темпераментным поклонникам итальянских машин.

История

До: **Lancia Prisma 1982–89 г. в.**

11.89 Новая модель – Lancia Dedra с кузовом седан

05.91 Полноприводная версия Integrale. Версия HF Turbo

09.91 Версия HF Integrale

10.94 Модернизация. Производство HF Turbo и HF Integrale завершено. Появился 5-дверный универсал Station Wagon

02.96 Бензиновый мотор объемом 1,8 л и его форсированная версия

После: **Lancia Lybra с 1999 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Lancia Dedra 1,8i.e., $	-	-	7645	6600	5775	-
	Lancia Dedra 2,0i.e., $	10480	9320	8260	7355	6455	5660
	Пробег, тыс. км	103,7	118,0	132,3	146,6	160,9	175,2
	Дизельные						
	Lancia Dedra SW 1,9 TDS , $	-	9295	8295	7375	6560	5765
	Пробег, тыс. км	-	125,4	140,6	155,8	171,0	186,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (103 л. с.)** ◆ **1,8 л (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (113 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (131 л. с.)** ◆ **2,0 л (113 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (132 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (162 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (169 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива: **BMW 3-й серии (E36), Alfa Romeo 155, Seat Toledo I**

Итоги

Плюсы: Оцинкованный кузов ● Классическая внешность ● Удобный салон ● Мощные двигатели ● Хорошие устойчивость и управляемость

Минусы: Многие машины сильно изношены ● Жесткая подвеска ● Недолговечность отделки салона и передней подвески ● Неважная обзорность ● Частый выход из строя различных датчиков

Lancia Thema

1985–1995





Lancia Thema привлекает солидностью, присущей автомобилям бизнес-класса, приличным «фаршем», а также невысокой стоимостью на фоне конкурентов-одногодок.

Модель выпускалась в двух модификациях – распространенный у нас 4-дверный седан и реже встречающийся 5-дверный универсал Station Wagon. Кузова автомобилей первых годов выпуска более подвержены коррозии, характерными слабыми местами являются пороги, арки задних крыльев и нижние кромки дверей. С 1989 года все машины начали оцинковывать, и ржавчина появляется только в тех местах, где защитный слой был нарушен. Багажное отделение седана Thema одно из наибольших среди одноклассников тех лет – объем 550 л.

Салон автомобиля довольно комфортабельный, а на заднем диване просторно настолько, что там легко поместятся трое крупных мужчин. Удобно расположиться за рулем позволяет широкий диапазон настроек водительского сиденья и регулировка высоты рулевой колонки, предусмотренная на всех версиях.

Все Lancia Thema оборудованы двумя информационными табло систем контроля технического состояния, электростеклоподъемниками, электрорегулировками наружных зеркал и центральным замком. На многих установлен климат-контроль или кондиционер. Слабое место машин, выпущенных до 1989 года, – поломка пластиковых ручек, позволяющих смещать передние кресла в продольной плоскости. Это происходит по причине коррозии и заклинивания приводного тросика.

Линейка моторов Lancia Thema довольно широка. Однако есть в ней особый агрегат – 8.32. Этими тремя цифрами обозначают эксклюзивную и самую мощную модификацию Thema, оснащенную 8-цилиндровым 32-клапанным силовым агрегатом от Ferrari объемом 2,9 л (205 л. с.).

При своевременном обслуживании до замены колец агрегаты Thema способны выходить не менее 250 тыс. км. Внимательным нужно быть при покупке турбированных версий, особенно «заряженных» бензиновых, так как их моторесурс меньше, чем у обычных атмосферных, а нагнетатель может вообще доживать последние дни. На автомобилях с пробегом свыше 200 тыс. км иногда течет масло из-под прокладки поддона картера и фланца масляного фильтра. У всех двигателей со временем выходят из строя датчик температуры и расходомер воздуха, что приводит к неустойчивой работе мотора и перерасходу топлива. На всех моторах, кроме V8, нужно регулировать тепловые зазоры клапанов.

Главный недостаток всех Thema – со временем окисляются контакты в штекерных разъемах электропроводки, из-за чего «глючат» различные системы автомобиля, начиная с неработающих лампочек и заканчивая двигателем, который вовсе может не завестись.

Большинство автомобилей, эксплуатируемых в Украине, оснащены 5-ступенчатыми механическими КП. Однако машины с двигателем объемом 2,0 л 16V Turbo агрегатировались 6-ступенчатой «механикой».

Наиболее неприятной поломкой при эксплуатации Thema может стать выход из строя подшипников первичного вала коробки переключения передач. После пробега в 300 тыс. км могут подтекать сальники приводных валов из-за износа их посадочного места. Хотя проблема легко решается – сальник нужно немного глубже запрессовать. Замечено, что на фирменном масле Selenia 80W90 коробка передач работает лучше и тише.

Подвеска Lancia независимая и в меру жесткая. Конструктивной особенностью является необходимость регулярной диагностики и регулировки схождения передних и задних колес.

Чаще всего в передней подвеске приходится менять стойки стабилизатора – они в среднем служат 70 тыс. км, а вот втулки выхаживают до 100 тыс. км. Недолговечны и сайлент-блоки задних продольных рычагов, а вот поперечные меняются очень редко.

Рулевое управление всех версий оснащено гидроусилителем и при своевременной замене жидкости проблем с этим узлом не возникает. При езде по нашим дорогам, как правило, наконечники рулевых тяг выхаживают 60 тыс. км.

Тормоза Thema довольно острые благодаря применению дисковых механизмов всех колес и системы ABS, которая встречается на многих модификациях. При покупке машины необходимо обязательно проверить состояние резиновых тормозных шлангов, износ колодок и тормозных дисков. Еще одна возрастная болезнь – выработка «подковы», то есть скобы, удерживающей колодки, из-за чего они начинают неприятно пищать.

Покупку этого автомобиля можно порекомендовать людям среднего возраста, подыскивающим себе недорогую, но большую и комфортабельную машину с хорошей «начинкой».

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	Lancia Thema 2,0 i.e., $	5965	5560	5055	4650	4145	3745
	Lancia Thema 2,8 V6 i.e., $	7525	6875	6225	5575	4925	4390
Пробег, тыс. км		150,2	164,5	178,8	193,1	207,4	221,7
	Дизельные						
	Lancia Thema SW 2,5 TD, $	8700	7890	7080	6270	5460	4715
Пробег, тыс. км		160,7	176,0	191,3	206,6	221,9	237,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (165 л. с.), 2,0 л 16V Turbo (201 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,8 л (149 л. с.)** ◆ **3,0 л (171 л. с.)**
8-цилиндр.: **2,9 л 32V (205 л. с.)**
Турбодизельные 4-цилиндр.: **2,4 л (100 л. с.)** ◆ **2,5 л (115 л. с.)**

История

06.85 **Флагман Lancia – седан Thema**
09.87 Дебют универсала Station Wagon с турбодизелем и версии 8.32 с бензиновым агрегатом V8
02.89 Модернизация подвески и оцинковка кузова
08.90 Версия Turbo 16V и DS Turbo
19.92 Фейслифтинг
После: **Lancia Kappa 1995–2001 г. в.**

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля и запчастей ● Просторный и богато укомплектованный салон ● Вместительный багажник ● Хорошая устойчивость ● Эффективные тормоза**

– **Устаревшие экстерьер и интерьер ● Проблемы с электрооборудованием из-за окисления штекерных разъемов ● Недолговечность турбированных версий ● Выход из строя подшипников первичного вала КП**



Альтернатива:
Ford Scorpio I, Opel Omega (A), Alfa Romeo 165

Mazda 323 (BA) 1994–1998





Как только ни изощряются автопроизводители, чтобы привлечь внимание потребителей! Например, создатели Mazda 323 наделили все ее модификации индивидуальностью разработав для каждой совершенно оригинальный экстерьер и интерьер, хотя техническая «начинка» машин идентична.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые					
	Mazda 323 S 1,5, $	9020	8160	7450	6835	6300
	Пробег, тыс. км	137,0	153,6	170,2	186,8	203,4
	Дизельные					
	Mazda 323 S 1,7TD, $	9020	8220	7420	6750	5950
	Пробег, тыс. км	137,0	153,6	170,2	186,8	203,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,3 л 16V (73 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (88 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (127 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,0 л 24V (147 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **1,7 л Turbo (86 л. с.)** ◆ **2,0 л (71 л. с.)**

Индивидуализация модификаций Mazda 323 имеет и обратную сторону – в случае кузовного ремонта возникают сложности при поиске нужных запчастей. Сложнее всего найти детали к менее популярной в Украине «3-дверке». Кузова всех машин оцинкованы, и экземпляры, пораженные коррозией, встречаются нечасто.

Ради яркости и выразительности создатели даже пожертвовали таким важным показателем, как обзорность. Так, «корма» 5-дверной модификации 323 F очень высока, поэтому через заднее стекло габариты машины не видны. А вот еще одной отличительной особенностью «эфок» владельцы могут гордиться – двери в этой модификации лишены традиционных оконных рамок.

В 3-дверной версии 323 C проблемы с обзорностью создает крышка багажника. Верхняя ее половина стеклянная, а нижняя выполнена из затонированного оргстекла, в которое вмонтирован фонарь заднего хода и «противотуманка». Кроме того, между двумя половинками крышки на всех версиях «для красоты» установлено антикрыло. Вся эта «декорация», расположенная на уровне глаз водителя, перекрывает обзор.

История

До: **Mazda 323 (BG) 1989–1994 г. в.**

06.94 Дебют Mazda 323 (BA)

10.96 3-дверный хэтчбек Mazda 323 C заменен на Mazda 323 P, который выпускался до 2000 г.

После: **Mazda 323 (BJ) 1998–2003 г. в.**

С седаном 323 S таких проблем нет. Компоновка салона и размеры багажника седана наиболее функциональны. Так, несмотря на одинаковую ширину всех модификаций, троим пассажирам удобнее всего именно в седане. Колесная база хэтчбека 323 C на 100 мм короче, чем остальных, поэтому у него наименее вместительные салон и багажник. Самое большое багажное отделение у седана – его объем в «походном» состоянии 425 л (в «3-дверке» – 300 л, в «5-дверке» – 345 л).

Чаще у нас эксплуатируются 1,5-литровые бензиновые версии, а вот дизельные встречаются редко. Все моторы надежны и при надлежащем уходе способны прослужить до капремонта около 300 тыс. км. Дороже всего обходится обслуживание 6-цилиндровой версии. Во-первых, за работу придется заплатить практически в два раза больше, чем за обслуживание 4-цилиндровых версий, – из-за плотной компоновки моторного отсека и применения сложных специнструментов. Во-вторых, в этом моторе больше сменных запчастей и стоят они дороже. Только в «двухлитровке» применяется гидронатяжитель ремня ГРМ. Кроме того, в этом моторе используются свечи с платиновыми наконечниками электродов (1 шт. – $23–27).

Все бензиновые версии нуждаются в своевременной замене свечей. В противном случае возрастает нагрузка на высоковольтные провода и катушку зажигания. Как правило, первой страдает именно катушка, а это дорогостоящая деталь, поскольку выполнена вместе с трамблером («бэушная» стоит порядка $250).

«Триста двадцать третьи», эксплуатируемые в Украине, в основном оснащены 5-ступенчатой механической КП. Модификация с 4-ступенчатым «автоматом» – редкость. «Механика» достаточно надежна и требует лишь замены масла через каждые 70 тыс. км. Если вы привыкли обслуживать машину сами, обратите внимание на одну маленькую хитрость – в КП есть только сливное отверстие для масла.

Модель оснащена передней независимой подвеской и задней многорычажной со стабилизаторами поперечной устойчивости. В передней подвеске шаровые и сайлент-блоки поставляются отдельно от рычага. Через 30 тыс. км при езде по нашим дорогам придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости и стойки стабилизатора. В задней подвеске не слишком долго (40–50 тыс. км) служат сайлент-блоки продольных тяг, которые поставляются в сборе с тягами. Накладна замена ступичного подшипника, так как он идет в комплекте со ступицей.

При покупке автомобиля, особенно первых годов выпуска, обязательно нужно проверить рулевой механизм, оснащенный на большинстве версий гидроусилителем. Дело в том, что со временем в нем изнашивается пара винт–гайка.

Коррозия – главный враг тормозов. Из-за нее со временем подклинивают направляющие суппортов, чаще задних, поэтому при замене колодок направляющие необходимо смазывать. Кроме того, ржавеет механизм привода стояночного тормоза.

Благодаря разноликой внешности, оригинальному интерьеру и определенной направленности каждой модификации Mazda 323 отвоевала у конкурентов немало покупателей. Седан «эска» нравится практичным семейным автолюбителям, динамичный хэтчбек «эфка» – задорным и активным драйверам, а компактный хэтчбек «цэшку» часто выбирают девушки.

Итоги

+ *Оригинальная внешность каждой модификации* ● Надежные двигатели и КП ● Стойкость к коррозии ● Хорошие устойчивость и управляемость

– Плохая обзорность у хэтчбеков ● Люфт в рулевом управлении ● Возможна коррозия задних тормозных механизмов



Альтернатива:
Toyota Corolla (E10), VW Golf III, Peugeot 306

Mazda 323 (BJ) 1998–2003



Последнее поколение Mazda 323 (BJ) считается одним из наиболее удачных и пользуется большой популярностью у отечественных автолюбителей. К тому же у него есть ряд полезных особенностей, которых не сыскать у большинства конкурентов.

Визитная карточка двух предыдущих поколений Mazda 323 – индивидуальный дизайн каждой из модификаций с различными кузовами: все они существенно отличались не только снаружи, но и внутри. С одной стороны, такая «многоликость» позволяла покупателю выбрать наиболее подходящий с эстетической точки зрения вариант, но с другой – становилась причиной головной боли при поиске кузовных запчастей. В последнем поколении Mazda 323 (BJ) создатели решили отказаться от такой особенности: 5-дверный хэтчбек (с индексом F) и 4-дверный седан (S) разнились лишь задней частью. Кстати, благодаря почти вертикальной крышке багажника «5-дверка» очень похожа на универсал.

История

До: Mazda 323 (BA) 1994–1998 г. в.

09.98 Старт последнего поколения Mazda 323 (BJ)

09.00 Рестайлинг модели. Выпуск «3-дверки» прекращен.

05.01 Новые моторы: бензиновые – 1,6 л 16V , 2,0 л 16V и турбодизель – 2,0 л

После: Mazda 3 с 2003 г. в.

Зато с 3-дверным хэтчбеком (F) несколько иная ситуация – он заметно отличается от остальных. Дело в том, что эта модификация была создана еще в 1996 году, то есть во время выпуска предшественницы Mazda 323 (BA), и ее производство продолжалось параллельно с выпуском Mazda 323 (BJ) до 2000 года, когда «5-дверка» и седан подверглись рестайлингу. Из-за невысокого спроса на 3-дверный хэтчбек его производство было прекращено.

Все Mazda 323 (BJ) выпускались в Японии, и к нам в страну официально поставлялись только две версии – хэтчбек F и седан S. Кузов Mazda 323 (BJ) неплохо защищен от коррозии, а претензии можно предъявить только машинам последних годов выпуска, у которых нередко скалывается краска и затем ржавеют арки задних крыльев. Багажные отделения 3-дверного хэтчбека и 4-дверного седана – одни из наименьших среди одноклассников. К примеру, у седана объем составляет 415 л, у Opel Astra (G) с таким же типом кузова – 460 л, а у Renault Megan I – 510 л.

Отделка салона «триста двадцать третьей» качественная, и он вполне



Альтернатива:
Toyota Corolla (E11), Honda Civic VI, Renault Megan I

способен вместить пятерых. Колесная база – одна из наибольших среди одноклассников.

Базовые версии, учитывая, что это «японцы», были достаточно бедны и оснащались только центральным замком, гидроусилителем руля и водительской подушкой безопасности. Однако такие автомобили, как правило, закупались различными компаниями в качестве разъездных транспортных средств и у нас встречаются нечасто. Большинство же машин укомплектованы вполне прилично – помимо вышеперечисленного оснащения, в них есть стеклоподъемники, электропривод и обогрев наружных зеркал, пассажирский airbag (реже – еще и боковые), кондиционер и ABS.

Примечательно, что у «триста двадцать третьей» есть ряд полезных функций, которых не сыскать у большинства конкурентов. Так, например, в хэтчбеках и дорогих версиях седанов спинка переднего пассажирского сиденья складывается вперед, благодаря чему можно получить удобный походный столик. Для большего комфорта задних пассажиров предусмотрена регулировка угла наклона раздельных спинок. В хэтчбеках заднее сиденье установлено на салазках и двигается вперед-назад на 16 см. Благодаря этому при необходимости можно увеличить либо запас свобод







Итоги

Надежность большинства узлов и агрегатов
Высокая устойчивость и хорошая управляемость
Большой запас свободного места между передним и задним сиденьями
Трансформация салона в 5-дверном хэтчбеке
Долговечная подвеска

Неважная шумоизоляция
Скалывается краска с задних колесных арок на машинах последних годов выпуска
Небольшой багажник в седане и 3-дверном хэтчбеке
Возможны проблемы с мотором объемом 1,5 л

ного места от коленей пассажиров до спинок передних кресел, либо полезный объем багажника.

По сравнению с предшественником, обзорность Mazda 323 (BJ) замечаний не вызывает, чего не скажешь о шумоизоляции. Так, сильнее, чем хотелось бы, прослушивается двигатель, а с ростом скорости – и шум от дороги.

Официально в Украину завозились только бензиновые версии. Чаще всего у нас встречаются 1,5- и 1,6-литровые версии.

В целом большинство силовых агрегатов «триста двадцать третьей» надежны и при своевременном техобслуживании способны выходить до замены колец около 300 тыс. км. Правда, они отличаются недостаточно высокой литровой мощностью. В процессе эксплуатации были отмечены проблемы только с 1,5-литровыми агрегатами. В этих моторах выходят из строя электронные модули зажигания, может течь масло из-под прокладки поддона двигателя и засоряются расходомеры воздуха. Хотя в последней неисправности виноваты сами владельцы, несвоевременно меняющие воздушный фильтр. Проявляется она ухудшением разгонной динамики и провалами при наборе скорости, а устраняется посредством чистки расходомера.

У всех двигателей газораспределительный механизм приводится в действие ремнем, который необходимо менять вместе с натяжным и обводным роликами каждые 100 тыс. км. Для повышения надежности ГРМ создатели решили отказаться от применения гидрокомпенсаторов, поэтому со временем все двигатели нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов. Согласно рекомендациям производителя, эту процедуру необходимо проводить каждые 100 тыс. км пробега, хотя, по опыту эксплуатации, потребность в настройке клапанов возникает реже – после 150 тыс. км.

Все «триста двадцать третьи» – переднеприводные, и большинство машин, эксплуатируемых в Украине, оснащены механическими 5-ступенчатыми КП. Версии с 4-ступенчатым «автоматом» встречаются реже. Оба агрегата зарекомендовали себя достаточно надежными, и каких-либо характерных проблем в ходе их эксплуатации не выявлено. Единственное, что может случиться, если автомобиль с «механикой» застаивается, – тяги механизма привода переключения передач «прихватывает» ржавчиной.

Обслуживание механической КП заключается в замене масла каждые 70 тыс. км пробега. По рекомендациям производителя, смазка в автоматической КП рассчитана на весь срок службы агрегата. Но для ее беспроблемной работы лучше все же менять масло через каждые 100 тыс. км.

В целом на наших дорогах подвеска зарекомендовала себя очень надежной, и чаще всего спустя 60 тыс. км приходится менять лишь стойки заднего стабилизатора поперечной устойчивости. Передние служат до 70–80 тыс. км. Сайлентблоки передних рычагов и шаровые опоры могут продержаться до 100 тыс. км. «Резинки» передних рычагов поставляются отдельно, а вот фирменные «шаровые» – вместе с рычагом. Однако можно сэкономить, установив неоригинальную деталь, которая предлагается отдельно и стоит дешевле. Хотя при этом срок ее службы будет меньшим.

Задняя подвеска также способна прослужить более 100 тыс. км, но в случае выхода из строя деталей придется потратиться – все рычаги поставляются вместе с сайлентблоками. Обременительна и замена задних подшипников, которые изготовлены как одно целое со ступицами. Благо, служат они долго. А вот передние поставляются отдельно.

Реечное рулевое управление Mazda 323 (BJ), оснащенное гидроусилителем, обычно проблем не доставляет. Рулевые тяги придется менять, как правило, при пробеге под 100 тыс. км. Не смогли припомнить работники фирменной СТО и характерных неисправностей тормозной системы.

Mazda 323 (BJ) – надежная машина, и ее покупку можно рекомендовать тем автолюбителям, которые финансово еще не готовы отдать деньги за новое авто. К тому же среди японских конкурентов одних годов выпуска «триста двадцать третья» наиболее доступная по цене.

При некритичном пробеге к надежности этой машины нет серьезных замечаний, поэтому модели последних годов выпуска все еще смогут порадовать своих хозяев беспроблемной эксплуатацией на протяжении многих тысяч километров.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Mazda 323 F 1,5i, $	14200	13100	11990	10880	9770	8905
	Пробег, тыс. км	64,4	82,6	100,8	119,0	137,2	155,6
	Mazda 323 S 2,0 D, $	15300	14105	12910	11715	10520	9325
	Пробег, тыс. км	64,4	82,6	100,8	119,0	137,2	155,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,3 л 16V (73 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (88 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (98 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (114 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (130 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л (71 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (90/101 л. с.)**

Mazda 626 (GE)

1992–1997





Несколько лет назад Mazda 626 (GE) была на вершине популярности отечественного рынка подержанных авто. Сегодня ажиотаж спал, но «шестерки» все еще привлекают покупателей.

Mazda 626 (GE) выпускалась в двух модификациях – 5-дверный хэтчбек и 4-дверный седан. Стойкость «шестерок» к коррозии – на высоте. Изначально неоцинкованные кузова, благодаря качественному лакокрасочному и антикоррозионному покрытию хорошо сопротивляются натиску «рыжей болезни».

Однако есть ряд претензий к конструкции автомобиля. Из-за большого веса крышки багажника хэтчбека, серийно оснащенной антикрылом, ее амортизаторные опоры не отличаются долговечностью. По сравнению с предшественницей багажные отделения Mazda 626 (GE) уменьшились: у хэтчбеков – на 205 л, у седанов – на 17 л.

Салон «шестьсот двадцать шестой» производит благоприятное впечатление. Качественные отделочные материалы, хорошая шумоизоляция, удобные сиденья и рулевое колесо, элегантное торпедо, плавно переходящее в карты дверей, создают уют внутри машины. За счет хорошей теплоотдачи радиатора системы отопления «печка» достаточно эффективна.

Из недостатков стоит отметить ограниченную обзорность водителя из-за слишком высокого расположения передних сидений и небольшого диапазона регулировок высоты кресла пилота, а также не слишком удобную посадку на задние сиденья – снизу дверной проем заужен. Кроме того, на «галерке» троим будет тесновато, а для высоких пассажиров явно недостаточно и свободного места от коленей до спинок передних сидений.

В среднем моторесурс двигателей до замены колец составляет порядка 250 тыс. км. Слабое место моторов – *гидрокомпенсаторы газораспределительного механизма*. Они очень требовательны к качеству масла и своевременности его замены и на подержанных машинах часто уже изношены. Наиболее оптимальным вариантом с точки зрения экономии топлива и затрат на обслуживание являются 8-клапанные 4-цилиндровые бензиновые моторы 1,8 л и 2,0 л. А вот от покупки дизельной версии лучше отказаться – этот агрегат ненадежен: нередко после пробега в 100 тыс. км наблюдается появление трещин в форкамерах головки блока цилиндров, а после 140 тыс. км отмечен износ плунжерных пар топливного насоса высокого давления.

Большинство «шестерок», эксплуатируемых в Украине, оборудовано 5-ступенчатыми механическими КП. Машины с автоматическими КП, как, *впрочем, и версии с пассивно подруливающей задней подвеской* и полноприводные 4WD, встречаются редко. Они более сложны и дороги в обслуживании, а в случае поломки трансмиссии нужно быть готовым к серьезным затратам.

С механической КП больших проблем не возникает. Замену масла в ней необходимо производить через каждые 70 тыс. км. Достаточно надежен и гидравлический привод сцепления.

Независимая подвеска колес у «шестерок» обеспечивает высокий комфорт в движении. В передних рычагах подвески все сайлент-блоки сменные. Они в среднем «выхаживают» около 40 тыс. км. А вот шаровые опоры поставляются только в сборе с рычагом, хотя их ресурс достаточно высок – до 100 тыс. км. Многих автолюбителей явно огорчит то, что в задней 3-рычажной подвеске все сайлент-блоки поставляются только в сборе с рычагами, хотя при этом они способны отслужить от 100 до 150 тыс. км. В первую очередь изнашиваются сайлент-блоки продольных рычагов. Впереди и сзади установлен стабилизатор поперечной устойчивости, стойки и втулки которого в среднем «ходят» до 40 тыс. км.

Реечное рулевое управление всех «шестьсот двадцать шестых», оснащенное гидроусилителем, характеризуется некоторой вальяжностью. Но, как свидетельствует практика, все его узлы и детали очень надежны и долговечны.

Проблемным местом всех Mazda 626 (GE) *является тормозная система*, в которой ржавеет механизм привода стояночного тормоза.

«Шестерки» можно порекомендовать в качестве транспортного средства для семейных людей среднего возраста, ведущих спокойный и размеренный образ жизни и предпочитающих такой же стиль езды.

История

До: Mazda 626 (GD) 1987–92 г. в.

03.92 Дебют Mazda 626 (GE)
01.92 Старт люксовой модели Xedox 6
01.93 Полноприводная версия 4WD и дизельный мотор объемом 2,0 л с наддувом Comprex
02.93 В стандартную комплектацию *вошла подушка безопасности* для водителя

После: Mazda 626 (GF) 1997–2002 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Mazda 626 1,8i, $	-	-	-	7060	6395	5890
	Mazda 626 2,0 i.e., $	10775	9170	7900	6960	6260	5755
	Пробег, тыс. км	153,9	172,0	190,1	208,2	226,3	244,4
	Дизельные						
	Mazda 626 2,0 D Comprex, $	11750	10125	8730	7535	6715	-
	Пробег, тыс. км	153,9	172,0	190,1	208,2	226,3	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. распр. впр.: **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (130 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,5 24V (163 л. с.)**
Дизельный 4-цилиндр.: **2,0 л (75 л. с.) Comprex**



Альтернатива:
Volkswagen Passat (B4), Nissan Primera (P10), Renault Laguna I

Итоги

Стойкость к коррозии
● Комфортабельная подвеска
● Современный салон и качественные отделочные материалы
● Хорошая шумоизоляция

Выход из строя задних *тормозных суппортов и амортизаторов* крышки багажника у хэтчбеков ● Неудобная посадка на задние сиденья ● Высокое расположение передних сидений

Mazda 626 (GF)

1997–2002





По утверждению специалистов фирменной СТО, обслуживающих Mazda , последняя из «семейства» шестьсот двадцать шестых, машина с кузовом GF, — одна из самых удачных моделей этой японской компании, поскольку в ней наилучшим образом сочетаются цена, качество и надежность.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Mazda 626 (GF) 2,0i, $	15315	14295	13210	12125	11200	10330
	Mazda 626 (GF) 2,0i, $	15810	14375	13065	11930	10945	9990
Пробег, тыс. км		80,3	99,2	118,1	137,0	155,9	174,8
	Дизельные						
	Mazda 626 (GF) 2,0TD, $	16870	15320	13715	12185	10980	9600
Пробег, тыс. км		80,3	99,2	118,1	137,0	155,9	174,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (90 л. с.)**, **1,8 л 16V (101 л.с.)**, **2,0 л 16V (116 л. с.)**, **2,0 л 16V (136 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,5 л 24V (200 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **2,0 л Turbo (110 л. с.)**

В чем секрет успеха Mazda 626 (GF)? Все просто – ее разработчики пошли проторенным путем. За основу взяли узлы и агрегаты предшественницы, доработали и устранили характерные неполадки, выявленные в процессе эксплуатации. Таким образом, конструкцию этих узлов усовершенствовали, а с чистого листа создали только кузов новой модели.

Многие Mazda 626, представленные на украинском вторичном рынке, были проданы отечественным дилером японской компании и предлагались в двух комплектациях. В базовое оснащение входит: центральный замок, передние электростеклоподъемники, электропривод наружных зеркал, регулирующаяся в вертикальной плоскости рулевая колонка, кондиционер, ABS и передние подушки безопасности. Под капотом устанавливали 1,8-литровый мотор. Более дорогая версия агрегатировалась 2,0-литровыми двигателями и дополнительно оснащалась подогревом передних сидений, круиз-контролем, климат-контролем (вместо кондиционера), бортовым компьютером, передними «противотуманками» и легкосплавными колесными дисками. Во всех версиях переднее пассажирское сиденье имеет откидывающуюся вперед спинку, благодаря чему внутри можно перевезти длинномерные грузы или же получить удобный «походный» столик.

Внутри автомобиля просторно и места хватает для пятерых человек. Эргономика водительского места практически не вызывает замечаний. Правда, в хэтчбеке при движении задним ходом из-за высокой «кормы» не виден крайний габарит. При покупке хэтчбеков первых годов выпуска рекомендуется проверить состояние амортизационных опор пятой двери – из-за ее большого веса опоры со временем не удерживают крышку в открытом положении. Кстати, багажное отделение хэтчбека – одно из наибольших среди одноклассников – его объем 500 л. К примеру, у Toyota Avensis – 500 л, у Renault Laguna – 450 л и у Honda Accord – 425 л.

Чаще всего в Украине встречаются 2,0-литровые бензиновые версии, которые в зависимости от настроек блока управления двигателем и применения различных распредвалов, бывают 116- или 136-сильными. Характерных неполадок у этих агрегатов нет, как, впрочем, и у 1,8-литровых моторов, которые до рестайлинга развивали мощность 90 л. с., а после – 101 л. с. А вот машины оснащенные 2,0-литровым турбодизельным силовым агрегатом плохо «переваривают» отечественную солярку, которая быстро «убивает» топливную аппаратуру. Во всех агрегатах каждые 100 тыс. км пробега необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов.

Обратите внимание, мыть двигатели, особенно версий до модернизации 1999 года, следует с большой осторожностью. Дело в том, что в данном случае вода может попасть на электронный разъем подключения блока управления системой ABS и в лучшем случае – просто окислятся его контакты, а в худшем – это приведет к их замыканию и выходу из строя дорогостоящего блока (новый около $800).

Mazda 626 агрегатировались 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. В Украине чаще эксплуатируются машины, оснащенные «механикой». «Автомат» в основном встречается на пострестайлинговых версиях. Замечаний к обеим коробкам передач нет. Правда, если машина часто простаивает, возможны коррозия и подклинивание тяг привода переключения передач.

По сравнению со многими конкурентами Mazda 626 (GF) имеют большой дорожный просвет (160 мм). Их подвеска энергоемкая и надежная. Большинство деталей даже на наших дорогах могут прослужить до 100 тыс. км. Такой срок имеют стойки стабилизаторов поперечной устойчивости, сайлент-блоки передних рычагов и шаровые опоры. А задняя «многорычажка» служит еще дольше. Но когда придется менять износившиеся детали, важно помнить, что все задние тяги меняются вместе с сайлент-блоками.

Рулевое управление реечного типа, оснащенное гидроусилителем, долговечное – даже наконечники рулевых тяг могут «выходить» до 100 тыс. км.

Mazda 626 (GF) – одна из лучших машин среди своих конкурентов-одногодок. Она достойно выдерживает суровое испытание нашими дорогами и при проверке оказывается надежным и беспроблемным автомобилем.

История

До: **Mazda 626 (GE) 1992–1997 г. в.**

06.97 4-дверный седан и 5-дверный хэтчбек Mazda 626 (GF)

08.97 5-дверный универсал

01.99 Рестайлинг

После: **Mazda 6 с 2002 г.**

Итоги

Долговечность большинства узлов и агрегатов • Богатая комплектация многих версий • Удобный салон • Высокий дорожный просвет • Энергоемкая подвеска • Вместительный багажник

У хэтчбеков обзорность ухудшает высокая «корма» • Стойки пятой двери в хэтчбеке имеют небольшой срок службы • Турбодизель плохо «переваривает» отечественную солярку • При мойке двигателя есть риск вывести из строя блок управления ABS



Альтернатива:
Toyota Avensis I, Peugeot 406, Opel Vectra (B)

Mazda Xedos 6

1991–1997





Модели Xedos в свое время были призваны повысить имидж компании Mazda и доказать потребителям, что машины этого производителя могут быть престижными, быстрыми и комфортными. Первым покорял автомир седан Mazda Xedos 6.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Mazda Xedos 6 1,6i, $	**9615**	**8460**	**7575**	**7000**	**6440**	**6050**
	Mazda Xedos 6 2,0i, $	**10090**	**9155**	**8395**	**7865**	**6500**	**6120**
Пробег, тыс. км		191,5	212,2	232,9	253,6	274,3	295,0

Двигатели

Бензиновый 4-цилиндровый: **1,6 л 16V (107 л. с.)**

6-цилиндровый: **2,0 л 24V (140 л. с.)**

Для сокращения затрат на производство новой модели разработчики пошли наиболее легким путем, создав Xedos 6 на базе Mazda 626 (GE). Модель, ориентированная на активных драйверов, выпускалась только с одним типом кузова – 4-дверный седан. Чтобы сделать кузов динамичнее, длину авто «поджали», укоротив свесы, из-за чего «пострадал» объем багажника, который получился меньшим не только по сравнению с 626 (GE), но и со многими конкурентами (объем всего 405 л). Вместе с тем кузов Xedos 6 отличается высокой пассивной безопасностью. Хотя в аварии все равно лучше не попадать – кузовные детали к «шестерке» стоят дорого и даже «бэушные» встречаются реже, нежели к 626 (GE). Конструкция крепления центральных колпачков фирменных легкосплавных дисков неудачна, поэтому редко можно встретить машину, на которой эти детали сохранились.

Меньшим, чем у 626 (GE), вышел и салон – на заднем сиденье троим взрослым пассажирам будет тесновато. Есть замечания и по поводу обзорности – капот круто опускается вниз, поэтому переднего габарита машины не видно, как, впрочем, и заднего. Еще один минус, на который часто жалуются владельцы, – недостаточное освещение дороги ближним светом фар. Зато многие Xedos 6 богато укомплектован и в них есть все, начиная с электроприводов зеркал, климат-контроля и заканчивая кожаным салоном. К тому же в стандартную комплектацию входит подушка безопасности для водителя.

«Шестерки» оснащались только двумя бензиновыми агрегатами – 2,0-литровым мотором V6 и 1,6-литровым 4-цилиндровым двигателем. В среднем ресурс силовых агрегатов составляет 250–300 тыс. км, после чего они начинают «подъедать» масло. V-образный мотор чувствителен к перегреву, который чреват дорогостоящим ремонтом головок блока цилиндров. К 100 тысячам пробега появляются утечки масла из-под клапанных крышек этого агрегата. Больное место 2,0-литровой версии, выпущенной до 1995 года, – шумопонижающие шестерни распредвалов. Их ресурс невелик, а при выходе из строя они создают отчетливо слышимый стук при работе двигателя.

Недостаток же 1,6-литрового агрегата – гидрокомпенсаторы, которые не отличаются долговечностью. О том, что они износились, сообщит характерный стук при работе непрогретого двигателя.

Большинство Xedos 6, эксплуатируемых в Украине, оснащены 5-ступенчатыми механическими КП. Версии с 4-диапазонным «автоматом» составляют около 30% общего количества «шестерок». В среднем автоматическая КП служит около 300 тыс. км, а затем может потребоваться дорогостоящий капитальный ремонт. Масло в «автомате» рассчитано на весь срок его службы. Однако специалисты фирменной СТО все же рекомендуют менять его вместе с фильтром каждые 70 тыс. км. Такая же периодичность обслуживания механической коробки. Многие владельцы Xedos 6 жалуются на нечеткое включение ступеней в «механике». Причина тому – засорение или износ фторопластовых втулок механизма переключения передач. В среднем при нормальном стиле езды ведомый диск сцепления служит около 200 тыс. км. В десятилетних машинах при таком пробеге выходят из строя резиновые трубопроводы гидравлического привода сцепления.

Подвеска Xedos 6 жестче, чем у 626 (GE), но при этом обеспечивает лучшую устойчивость. Конструктивно подвески обеих машин одинаковы: стабилизаторы поперечной устойчивости, спереди установлены стойки McPherson, а сзади – «трехрычажка». Чаще всего при езде по нашим дорогам приходится менять стойки стабилизатора – в среднем через каждые 50 тыс. км. Стоимость ремонта подвески удорожает то, что шаровые опоры меняются вместе с передними рычагами. В комплекте с задними тягами предлагаются и втулки. Однако даже максимально нагруженная продольная тяга служит около 100 тыс. км.

Острое рулевое управление автомобиля снабжено гидроусилителем. Рейка, к сожалению, не отличается знаменитой японской «неубиваемостью», бывают случаи течи ее сальников.

Благодаря применению дисковых механизмов и штатной ABS тормозная система «шестерки» отличается высокой эффективностью. Как правило, в процессе эксплуатации серьезных проблем с ней не возникает. Разве что в старых машинах ржавеет трос «ручника», что впоследствии может привести к выходу из строя задних тормозов.

Mazda Xedos 6 – машина для тех, кто желает быть хозяином необычного авто и при этом любит активный стиль езды.

История

08.91 На Токийском автосалоне представлена Mazda Xedos 6
01.92 Старт серийного производства
01.94 Модернизация
12.97 Производство Xedos 6 прекращено

Итоги

+ Крепкий кузов • Богатое базовое оснащение • Хорошие устойчивость и управляемость • Долговечная подвеска

– Высокая стоимость и небольшое предложение «бэушных» кузовных деталей • Дорогостоящий ремонт подвески • Небольшой багажник • Тесный салон • Ограниченный выбор модификаций и двигателей • Недолговечная рулевая рейка и гидрокомпенсаторы в версии 1,6 л



Альтернатива:
Mitsubishi Galant (E50), Honda Accord V, Toyota Avensis I

Mazda Xedos 9

1993–2002





Воодушевленные неплохим коммерческим успехом Xedos 6, японцы решили выпустить на рынок автомобиль бизнес-класса, способный достойно конкурировать с европейскими корифеями этого сегмента рынка – Mercedes E-класса, BMW 5-й серии и Audi A6. Им стала модель Mazda Xedos 9.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
Бензиновые							
	Mazda Xedos 9 2,0i, $	16240	15115	14020	13560	12465	11370
	Mazda Xedos 9 2,5i, $	18620	17350	15980	14590	13210	11825
Пробег, тыс. км		84,1	103,9	123,7	143,5	163,3	183,2

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндровые: **2,0 л 24V (143 л. с.), 2,3 л 24V Turbo (211 л. с.)**
- **2,5 л 24V (167 л. с.)**

Модель была представлена всего одной версией с 4-дверным кузовом седан. Большие размеры и строгие классические обводы кузова безоговорочно свидетельствует о принадлежности к клану солидных автомобилей. Конструктивно фирменные колесные диски Xedos 9 аналогичны Xedos 6, и у них общий недостаток – неудачное крепление центральных колпачков дисков, из-за чего последние нередко теряются.

В салоне машины – большие и удобные сиденья из дорогой, так называемой мятой кожи, штатная магнитола Panasonic с CD-чейнджером, обеспечивающая приличное качество звучания, и полная «электрификация»: регулировки передних сидений, наружных зеркал заднего вида, стеклоподъемников, управление системой вентиляции и обогрева – все это оснащено электроприводами. В базовую комплектацию входят передние подушки безопасности, а в пострестайлинговые версии – еще и боковые. Хороша и активная безопасность – автомобиль в стандарте оснащен системами ABS, TSR (антипробуксовочная) и EBD (распределения тормозного усилия).

Посадка на сиденьях довольно низкая, и удобно устроиться за рулем удастся далеко не всем. Кроме того, люди высокого роста упираются коленями в нижнюю часть торпедо. Есть претензии и к обзорности, которую ограничивают передние стойки кузова и маленькие наружные зеркала заднего вида.

Гамма силовых агрегатов Xedos 9 состоит всего из трех бензиновых V-образных «шестерок». Моторесурс двигателей до замены колец составляет в среднем 300 тыс. км. Причиной преждевременной «капиталки» агрегатов становился их перегрев – V6 очень к нему чувствительны. Чаще всего к перегреву приводит засорение радиатора кондиционера, который при этом начинает дополнительно нагревать и основной радиатор системы охлаждения двигателя. Особый интерес для активных драйверов представляет 2,3-литровый мотор 24V Turbo (211 л. с.) – при сравнительно небольшом объеме он обладает наибольшей среди остальных двигателей мощностью и относительно небольшим «аппетитом» (около 8 л на 100 км в смешанном цикле). При покупке такой версии нужно быть осмотрительным – очень часто на подержанных машинах моторы «подъедают» масло (до 1л на 1000 км). Двигатели «девятки» категорически запрещается мыть водой. При этом, как правило, выходят из строя различные датчики и электроника управления силовым агрегатом.

Все Xedos 9 – переднеприводные и оснащались 4-ступенчатыми автоматическими КП и 5-ступенчатыми механическими. Эти агрегаты отличаются завидной надежностью.

Клиренс Mazda Xedos 9 не слишком большой – 120 мм, поэтому при преодолении различных препятствий на дороге нужна осторожность. Благодаря применению независимой многорычажной подвески передних и задних колес автомобили отличаются высокой устойчивостью на больших скоростях и хорошей плавностью хода. Вместе с тем, «ходовая» в обслуживании обходится дорого, так как многие шаровые опоры меняются только в сборе с рычагами. Шаровые служат от 80 до 120 тыс. км, а вот сайлент-блоки рычагов, которые меняются отдельно, способны выходить до 200 тыс. км. Приблизительно каждые 60 тыс. км придется менять стойки стабилизатора поперечной устойчивости.

Рулевое управление реечного типа оснащено гидроусилителем. На машинах, выпущенных до 1998 года, со временем разбивалось карданное соединение рулевого вала. После 1998 года производитель усовершенствовал конструкцию кардана, и этот недостаток был устранен.

Кстати, довольно часто встречаются полноуправляемые Xedos 9. Такие версии «девяток» отличаются завидной управляемостью, хотя и более дорогостоящие в обслуживании. Со временем задние колеса нуждаются в регулировке развала/схождения. Эту процедуру рекомендуется проводить только на фирменном сервисе, чтобы не нарушился принцип действия полноуправляемой системы «рулевого», восстановление которого трудоемкое и обходится очень дорого.

Покупку Mazda Xedos 9 можно порекомендовать тем автолюбителям, которые подыскивают себе автомобиль бизнес-класса, но не желают переплачивать за имидж марки других производителей, а также ценят высокую надежность и качество японской техники. За это Xedos 9 способна отблагодарить высоким уровнем комфорта и долгой ездой без поломок.

История

- 06.93 Старт новой модели Mazda Xedos 9
- 01.95 Силовой агрегат объемом 2,3 л с турбонаддувом
- 08.00 Рестайлинг модели
- 07.02 Выпуск Xedos 9 прекращен.



Альтернатива: Mercedes E-класса (W210), BMW 5-й серии (E39), Audi A6 II

Итоги

Высокая пассивная безопасность • Просторный салон и богатое его оснащение • Хорошие устойчивость и управляемость • Комфортная подвеска

Небольшой клиренс • Ограниченная обзорность • Недолговечность турбированного мотора • Небогатый выбор модификаций и двигателей

Mercedes 190 (W201) 1982–1993





Этой моделью отмечены определенные вехи в истории Mercedes. Во-первых, W201 – пионер штутгартской компании в новом для нее секторе рынка – D-классе. Во-вторых, он чуть не стал первым переднеприводным автомобилем (хотя в итоге создатели решили не изменять традициям марки). А в-третьих, это первый Mercedes, оснащенный сложной пятирычажной задней подвеской.

Модель была представлена только одной модификацией – 4-дверным седаном, кузов которого с учетом возраста имеет несколько слабых мест: негерметичные уплотнители задних фонарей, через которые в багажник попадает вода, а также наиболее подверженные коррозии нижние кромки дверей дорестайлинговых версий и капот возле передних фар.

К багажному отделению несколько претензий: большая погрузочная высота, маленький объем (всего 410 л) и невозможность его увеличить, так как задние сиденья не складываются. На галерке Mercedes W201 нормально разместятся лишь два пассажира, а трем уже будет тесновато, да и места для ног сзади явно мало. Зато система отопления позволяет водителю и переднему пассажиру индивидуально регулировать температуру подаваемого воздуха.

Сегодня ресурс большинства двигателей на исходе, а некоторые уже пережили капремонт, и дальнейший срок службы агрегата напрямую зависит от квалификации тех, кто выполнял ремонт, а также качества примененных запчастей. Самые популярные у нас 2,0-литровые агрегаты (бензиновые и дизельные) представляют собой оптимальное сочетание динамики и расхода топлива. Кстати, именно благодаря этим версиям, крышку багажника которых украшал шильдик «190», обозначающий объем двигателя (1985 см куб.), Mercedes W201 получил среди отечественных автолюбителей прозвище 190-й. При покупке машины следует обратить внимание на работоспособность вентилятора системы охлаждения, оснащенного вискомуфтой. Нередко этот узел выходит из строя, что приводит к перегреву двигателя.

Модель оснащалась 4- или 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатой автоматической. Лучше всего остановить свой выбор на «механике», так как «автомат» вскоре может потребовать дорогостоящего ремонта. Неизменная характеристика заднеприводной компоновки – карданный вал «грешит» выходом из строя подвесного подшипника.

История

11.82 Старт 4-дверного седана Mercedes W201
09.83 Дебют модели 190D и «заряженной» серии 190 E 2,3–16
09.84 2,0-литровый карбюраторный двигатель мощностью 105 л. с.
05.85 5-цилиндровый дизель объемом 2,5 л
06.85 Установка на все 190-е телескопического «дворника» переднего стекла и 15-дюймовых колес
09.85 Все бензиновые версии комплектуют катализаторами
09.88 Рестайлинг
09.88 «Заряженную» версию 2,3–16 сменила 190 E 2,5–16. Дизельная версия 190 D 2,5 Turbo
03.90 Модель 190 E 1,8
01.91 Установка ABS в стандартной комплектации
10.92 Все модели оснастили центральной блокировкой замков.

После: Mercedes W202 1993–2000 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1993	1992	1991	1990	1989	1988
	Бензиновые						
	Mercedes 190 E 2,0, $	7395	6855	6300	5805	5390	5010
	Пробег, тыс. км	226,6	243,7	260,8	277,9	295,0	312,1
	Дизельные						
	Mercedes 190 D 2,5, $	8940	8210	7480	6750	6060	5505
	Пробег, тыс. км	201,4	216,6	231,8	247,0	262,2	277,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,8 л (109 л. с.)** ◆ **2,0 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (105 л. с.)** ◆ **2,0 л (122 л. с.)** ◆ **2,3 л (132 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (185 л. с.)** ◆ **2,5 л 16V (204 л. с.)**

6-цилиндровый: **2,6 л (160 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровый: **2,0 л (75 л. с.)**

5-цилиндровые: **2,5 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (122 л. с.).**

У автомобиля великолепная плавность хода благодаря применению независимых подвесок – передней и задней. Все детали ходовой части достаточно долговечны – втулки стабилизаторов выхаживают около 50 тыс. км, шаровые опоры – 150–200 тыс. км, сайлент-блоки – около 250 тыс. км. В задней многорычажной подвеске сайлент-блоки меняются в сборе с рычагами. Хотя можно сэкономить – среди неоригинальных запчастей предлагаются «резинки», которые можно приобрести отдельно.

Рулевое червячного типа обеспечивает высокую точность управления и отсутствие ударных нагрузок, передающихся на руль при проезде неровностей. Кроме того, большинство модификаций оснащено гидроусилителем. Правда, со временем в рулевом механизме появляется люфт, который можно на некоторое время устранить с помощью регулировочного винта. В среднем рулевой механизм способен прослужить до 250 тыс. км, наконечники рулевых тяг – до 120 тыс. км.

Тормоза всех Mercedes W201 эффективные, ведь впереди и сзади стоят дисковые тормозные механизмы. Часто встречаются версии, оснащенные системой ABS. Кстати, 190-й – единственный автомобиль из всех Mercedes-Benz 80-х годов, который оснащен традиционным ручным приводом стояночного тормоза.

Многие Mercedes W201 дышат на ладан, и восстановление обойдется недешево, особенно на фоне невысокой стоимости машины. Покупать 190-й рекомендуется только при одном условии – если состояние понравившегося вам экземпляра удовлетворительное. И не следует жалеть денег на квалифицированную диагностику.

Итоги

Плюсы:
- **Большой ресурс двигателей (особенно дизельных)**
- **Надежная и энергоемкая подвеска**
- **Эффективные тормоза**

Минусы:
- **Многие автомобили сильно изношенны**
- **Высокая стоимость запчастей и обслуживания**
- ***Тесное заднее сиденье***
- **Недолговечность вискомуфты вентилятора системы охлаждения**
- **Маленький и нефункциональный багажник**



Альтернатива:
BMW 3-й серии (E30), Audi 80/90, Toyota Carina II

Mercedes C-Klasse (W202) 1993–2000





Одновременно с представлением в 1993 году модели W202 штутгартская компания ввела новую классификацию для своих машин, после чего ее автомобили среднего класса стали именоваться Mercedes C-Klasse.

В отличие от предшественника «190-го», который выпускался лишь с классическим 4-дверным кузовом седан, W202 был представлен еще и 5-дверным универсалом Touring. Кстати, эти автомобили одинаковой длины – 4510 мм. При этом багажное отделение седана меньше, чем его основных конкурентов, а универсала – больше. Кузова W202 не оцинкованы, однако даже на тех автомобилях, которые давно эксплуатируются в Украине, ржавчины не найти. В старых машинах со временем может выйти из строя механизм привода переднего стеклоочистителя. Он не ремонтируется, а новая запчасть стоит около $370.

С W202 связан еще один знаменательный факт – в этой модели компания впервые применила разделение модификаций по уровню отделки салона: Classic, Esprit, Sport и Elegance. Причем любая из этих версий может сочетаться с каждым типом двигателя. Вместе с тем даже базовая комплектация достаточно богатая: в нее входят подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, центральный замок, ГУР, передние электростеклоподъемники, наружные зеркала с подогревом и система ABS. По сравнению с предшественником, задний ряд W202 просторнее – здесь троим пассажирам намного удобнее.

Автомобили комплектовались как обычным ключом замка зажигания, так и электронным. Иногда с последним возникают проблемы – машина перестает заводиться. В зависимости от сложности поломки стоимость восстановления работоспособности ключа – от $30 до $100.

Для C-Klasse предлагались восемь бензиновых 4-, 6- и даже 8-цилиндровых двигателей мощностью от 122 до 306 л. с. и четыре 4- и 5-цилиндровых дизельных – от 75 до 150 л. с. Дизели долговечны и способны прослужить в наших условиях эксплуатации до 450–500 тыс. км, а бензиновые двигатели до замены колец «выхаживают» не менее 300 тыс. км. Газораспределительный механизм всех моторов приводится в действие цепью, которая надежно служит до капремонта силового агрегата. Все дизели отличаются повышенной шумностью в работе, но особенно назойливый звук свидетельствует об износе топливных форсунок. С бензиновыми агрегатами объемом 2,0 л (136 л. с.) и 2,2 л (150 л. с.) иногда возникают проблемы: может выйти из строя датчик расхода воздуха, вследствие чего увеличивается потребление топлива. Дает сбои и электроника исполнительного механизма педали акселератора.

Автомобили оборудовались 5-ступенчатыми механическими КП и 4- или 5-ступенчатыми автоматическими. Среди «автоматов» менее надежные 5-ступенчатые – они не любят агрессивной езды. При покупке машины рекомендуем обязательно проверить состояние эластичных муфт карданного вала и подвесного подшипника, так как они со временем изнашиваются, что приводит к сильной вибрации во время движения.

Независимые передняя и задняя подвески автомобиля, оборудованные стабилизаторами поперечной устойчивости, обладают хорошей энергоемкостью и обеспечивают высокий комфорт во время движения. К тому же они достаточно долговечны – шаровые опоры нижних рычагов передней подвески служат около 150 тыс. км. Сайлент-блоки нижних рычагов смогут выходить 250 тыс. км, «шаровые» верхних рычагов, которые меняются в сборе с рычагом и сайлент-блоками, также способны «пробежать» до 150 тыс. км. Наиболее уязвимы втулки стабилизаторов поперечной устойчивости – устанавливать новые придется через 50 тыс. км. А вот обслуживание задней подвески стоит дороже – все сайлент-блоки меняются только в сборе с рычагами.

Рулевое управление червячного типа всех представителей C-Klasse оснащено гидроусилителем. На наших дорогах небольшой долговечностью (около 15 тыс. км) отличается втулка маятника рулевой трапеции, а вот наконечники рулевых тяг служат намного дольше – около 120 тыс. км. Со временем в рулевом механизме появляется люфт, который можно устранить регулировкой.

Mercedes C-Klasse – своеобразная золотая средина между большими «братьями» E- и S-Klasse и меньшими – A-Klasse и Smart. Этот автомобиль удобен в эксплуатации и в городе, и за его пределами.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Mercedes C200 2,0, $	**18425**	**16450**	**14840**	**13415**	**11990**	**10790**
	Пробег, тыс. км	124,4	144,3	164,2	184,1	204,0	223,9
	Дизельные						
	Mercedes C200 CDi T 2,2, $	**20675**	**18280**	**16255**	**14230**	**12205**	**10180**
	Пробег, тыс. км	131,9	153,0	174,1	195,2	216,3	237,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (122 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Kompressor (180 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (150 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V Kompressor (193 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,4 л 18V (170 л. с.)** ◆ **2,8 л 18V (197 л. с.)**
8-цилиндр.: **4,3 л 24V (306 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л (75 л. с.)** ◆ **2,2 л (95 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (125 л. с.)**
5-цилиндр.: **2,5 л 20V Turbo (150 л. с.)**



Альтернатива: Audi A4 I, BMW 3-й серии (E36), Volvo S40/V40

История

До: Mercedes (W201) 1982–1993 г. в.

04.93 Старт 4-дверного седана новой модели Mercedes C-Klasse (W202)
10.93 Дебют бензинового 16-клапанного мотора объемом 2,0 л
06.94 Модернизация
08.95 Бензиновые двигатели с механическим нагнетателем объемом 2,0 л и 2,3 л. Турбодизель 2,5 л
01.96 5-дверный универсал Touring
06.97 Бензиновые 6-цилиндровые агрегаты объемом 2,4 и 2,8 л
09.97 Версия AMG с бензиновым мотором объемом 4,3 л

После: Mercedes C-Klasse (W203) 2000–2007 г. в.

Итоги

+ **Высокая надежность и долговечность** ● **Современная внешность** ● **Богатая базовая комплектация** ● **Хорошая коррозионная стойкость** ● **Энергоемкая подвеска**

– **Высокая стоимость автомобиля и его обслуживания** ● **Неисправности датчиков и электроники в моторах объемом 2,0 л (136 л. с.) и 2,2 л (150 л. с.)**

Mercedes E-Klasse (W124) 1984–1995





Одна из наиболее популярных моделей Mercedes в Украине с заводским индексом кузова W124 стала родоначальником знаменитого Е-класса. Этот аристократ автомобильной техники может и сейчас служить эталоном высокого немецкого качества и изысканного классического стиля.

Время не щадит никого, и даже на 124-х первых годов выпуска может появиться ржавчина. В первую очередь нужно осмотреть пороги, арки крыльев и нижние части дверных филенок, а также кромку крышки багажника. Кстати, объем багажника – один из наибольших среди конкурентов: у седана он составляет 520 л, правда, возможность увеличить размер грузового отсека есть только у универсала – 580/2180 л.

Тщательнейшая проработка и подгонка всех деталей, великолепная эргономика, отличные обзорность и шумоизоляция стали обязательными атрибутами Mercedes. Его просторный и удобный салон легко вмещает пять человек, а если потесниться, поместятся и шестеро. Все сиденья очень удобны, на них не устаешь даже во время длительных переездов. Широкий диапазон регулировок кресла пилота позволяет занять оптимальное положение за рулем человеку любого роста, а в дорогих комплектациях электроприводами оснащены не только передние, но и задние сиденья.

Для модели W124 в стандарте предлагается широкий выбор силовых агрегатов, состоящий из 19 двигателей. Многие из них отличаются высокой долговечностью – при грамотной эксплуатации и своевременном техобслуживании моторесурс составляет от 250 до 600 тыс. км. Из характерных неисправностей нужно отметить выход из строя датчика расходомера воздуха и сбои электроники исполнительного механизма педали акселератора в 16-клапанных версиях объемом 2,0 л (136 л. с.) и 2,2 л (150 л. с.). Бывают сложности в обслуживании карбюраторных версий – у нас мало специалистов, способных правильно отрегулировать карбюратор с электронным управлением. Кроме того, нередко возникают проблемы с топливными насосами высокого давления в турбодизелях объемом 2,5 л (126 л. с.) и 3,0 л (143 л. с.).

Все 124-е комплектовались 4- и 5-ступенчатыми механическими и автоматическими КП. В основном служат они без проблем, разве что в 5-ступенчатых «автоматах» отмечен выход из строя пятой передачи. Со временем эластичные муфты крепления карданного вала трескаются, а их разрушение грозит тем, что вал может оторваться.

Надежная, мягкая и комфортная «ходовая» идеально отрабатывает все неровности дорожного покрытия. Передняя и задняя подвески рычажные независимые, со стабилизаторами поперечной устойчивости, где амортизаторы установлены отдельно от пружин. Втулки стабилизаторов выхаживают около 50 тыс. км пробега, шаровые опоры – 100–200 тыс. км, нижние сайлент-блоки передних рычагов – 250 тыс. км. Хотя задняя подвеска не слишком практична – сайлент-блоки меняются только в сборе с рычагом.

Рулевое управление червячного типа, оснащенное ГУР, обеспечивает высокую четкость управления и стабильный прямолинейный выбег. Однако именно в нем и скрыта главная болезнь всех W124. Уже через 15 тыс. км появляется люфт в рулевом механизме, который можно на некоторое время устранить с помощью регулировочного винта. В среднем рулевой механизм способен прослужить до 250 тыс. км, наконечники рулевых тяг – до 120 тыс. км.

Несмотря на возраст, Mercedes W124 и сегодня остается солидным престижным автомобилем. Его комфорт, надежность и долговечность заслуживают всяческих похвал. Хотя потенциальным покупателям стоит знать – Mercedes любит только оригинальные запчасти.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	Mercedes 260 E 2,6, $	11065	10440	9820	9190	8565	7970
	Пробег, тыс. км	186,8	203,4	220,0	236,6	253,2	269,8
	Дизельные						
	Mercedes 300 DT 3,0, $	13865	12555	11245	9935	8910	8105
	Пробег, тыс. км	211,5	230,3	249,1	267,9	286,7	305,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карбюраторные: **1,8 л (100 л. с.)** ◆ **2,0 л (118 л. с.)** ◆ **2,3 л (132 л. с.)**
распр. впр.: **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (150 л. с.)**
6-цилиндр. распр. впрыск: **2,8 л (142 л. с.)** ◆ **2,8 л 24V (193 л. с.)** ◆ **3,0 л (180 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (220 л. с.)** ◆ **3,2 24V л (220 л. с.)**
8-цилиндр. распр. впрыск: **4,2 л 32V (279 л. с.)** ◆ **5,0 л 32V (326 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л (72 л. с.)** ◆ **2,0 л (108 л. с.)**
5-цилиндр.: **2,5 л (94 л. с.)** ◆ **2,5 л 20V (113 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (126 л. с.)**
6-цилиндр.: **3,0 л (113 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V Turbo (143 л. с.)**



Альтернатива: Audi 100/A6, BMW 5-й серии (E34), Toyota Camry (10)

История

До: Mercedes (W123) 1976–1984 г. в.
11.84 Дебют 4-дверного седана Mercedes W124
09.85 5-дверный универсал Touring
03.87 Старт купе
09.87 Полноприводные модификации 4 Matic
08.89 Рестайлинг
10.90 Mercedes 500E
06.91 Кабриолет
10.92 Mercedes 420E с мотором V8 объемом 4,2 л
05.93 Модернизация. Всем моделям присвоен индекс «Е»
06.95 Выпуск седанов прекращен
05.96 Сняты с производства универсалы, купе и кабриолеты
После: Mercedes E-klasse (W210) 1995–2002 г. в.

Итоги

Плюсы:
- **Престиж марки**
- **Комфортабельный салон**
- **Вместительный багажник**
- **Широкая линейка двигателей**
- **Энергоемкая и долговечная подвеска**

Минусы:
- **Коррозия экземпляров первых годов выпуска**
- **Высокая стоимость обслуживания и запчастей**
- **Выход из строя пятой передачи в автоматической КП и топливных насосов высокого давления в турбодизеле**
- **Люфт в рулевом механизме**
- **Неполадки в 16-клапанных бензиновых моторах**

Дома & Дачи



«ДомаДачи» – Ваш провідник в світі приватної нерухомості!

Більше 5000 пропозицій щопонеділка!

www.mirkvartir.ua

Mercedes E-Klasse (W210) 1995–2002



Эта модель компании из Штутгарта первой выполнена в новом фирменном стиле со сдвоенной круглой передней оптикой. Благодаря этому отечественные автомобилисты дали E-Klasse меткое прозвище «глазастый», надежно закрепившееся за W210.

В наших условиях эксплуатации коррозионную стойкость Mercedes E-Klasse (W210) высокой не назовешь – на машинах первых годов выпуска отмечено появление очагов ржавчины на колесных арках, порогах и нижней кромке крышки багажника.

«Глазастый» был представлен в трех комплектациях – Classic, Elegance и Avantgarde. К выбору последнего варианта, несмотря на высокий уровень отделки, следует отнестись с осторожностью. Данный автомобиль на европейском рынке отличался уменьшенным на 20 мм дорожным просветом, поэтому для частых выездов в регионы разумнее присмотреться к машинам, имеющим больший запас «жизненного пространства» под днищем, либо приготовиться заменить пружины более высокими. То же самое касается и редко встречающихся топ-версий от AMG, у которых клиренс на 25 мм ниже, чем у стандартных моделей. Самые дешевые модификации тоже должны вызывать опасения – ведь именно их чаще покупали для службы в такси. В дальнейшем подобные машины с пробегом в 500–700 тыс. км продавались на вторичном рынке по низким ценам, что привлекало украинских перегонщиков. Позже «таксисты» выдавались за гражданские авто с «невинным» пробегом. Определить такие машины можно по потертой или же слишком новой обивке сидений, лишь отдаленно напоминающей качественную отделку Mercedes, а также по следам на приборной панели, оставшимся после демонтажа радиотелефонов или счетчиков.

Выбор моторов для «глазастого» необычайно широк. Чаще встречаются бензиновые модификации, характерной чертой которых, как и дизелей, является использование в приводе ГРМ вместо ремня долговечной цепи (служит до 300 тыс. км). Есть выбор от базовой 2,0-литровой модификации, явно слабоватой для почти полуторатонного автомобиля, до 5,0-литрового мотора от AMG, превращающего седан в бескомпромиссный спорткар (разгон до 100 км/ч у E55 AMG занимает всего 5,7 секунды). Плата за разные уровни оснащения соответствующая. В бензиновом моторе объемом 2,0 л (136 л. с.) может выйти из строя датчик расхода воздуха и давать сбои электроника исполнительного механизма педали акселератора. Чем больше объем двигателя, тем вероятнее возникновение проблем. В самых популярных на нашем рынке 6-цилиндровых моторах объемом 2,8 и 3,2 л (серия M104) нередко подтекает масло из-под прокладки головки блока цилиндров. В более новых агрегатах аналогичного объема (серия M112, после 1997 года) из-за «несовместимости» с украинским топливом отмечено частое засорение топливных форсунок. Расходомер воздуха после пробега в 120–150 тыс. км также может потребовать замены. Наиболее тяжелые 8-цилиндровые моторы заметно быстрее «добивают» не только подвеску, но и гидроопоры двигателя. К тому же самые большие по объему агрегаты обходятся в обслуживании дороже остальных. Так, например, у них на каждом цилиндре применяются по две свечи с платиновыми наконечниками электродов (1 шт. – $23–27).



Немало на нашем рынке и дизельных модификаций «глазастого». Наиболее доступный E220D одновременно и самый надежный, поскольку в его конструкции отсутствует наддув. Но расплатой за долговечность будет более посредственная динамика на уровне классических «Жигулей». Для более темпераментных водителей предназначены 2,9-литровый и 3,0-литровый турбированные агрегаты. В 1997 году мотор без наддува из гаммы убрали, заменив его рядным 6-цилиндровым турбодизелем. Какие-либо неисправности в данных моторах не от

История

До: Mercedes E-Klasse (W124) 1984–1995 г. в.

06.95 Старт Mercedes E-Klasse (W210)

03.96 5-дверный универсал Touring

12.96 Полноприводная модификация 4Matic

03.97 Турбированный 2,9-литровый дизель. Рядные бензиновые «шестерки» уступили место V-образным. 8-цилиндровый агрегат объемом 4,3 л

11.99 Рестайлинг.

После: Mercedes E-Klasse (W211) с 2002 г.







Альтернатива: Audi A6 II, BMW 5-й серии (E39), Toyota Camry (20)

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Mercedes E 320 3,2, $	38820	35250	31680	28110	24770	21555
	Пробег, тыс. км	91,0	112,4	133,8	155,1	176,5	197,9
	Дизельные						
	Mercedes E 300 TD T 3,0, $	31255	29435	27435	25525	23615	21700
	Пробег, тыс. км	84,6	104,5	124,4	144,3	164,2	184,1

Двигатели

Бензиновые: 4-цилиндровый: **2,0 л 16V (136 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,4 л 18V (170 л. с.)** ◆ **2,8 л (204 л. с.)** ◆ **3,2 л 18V (224 л. с.)**
8-цилиндр.: **4,2 л 24V (279 л. с.)** ◆ **5,0 л 24V (354 л. с.)**
Дизельные: 4-цилиндровые: **2,2 л 16V (95 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V Turbo (102 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V Turbo (125 л. с.)**
5-цилиндровый: **2,9 л Turbo (129 л. с.)**; 6-цилиндровый: **3,0 л 24V Turbo (177 л. с.)**

мечены. Но нужно не реже, чем через 20 тыс. км пробега, менять топливный фильтр, иначе проблем с ТНВД не избежать. Следует помнить, что в 2,2- и 2,9-литровых агрегатах данный узел неремонтопригоден, а его замена сведет на нет всю экономию. После пробега в 100–120 тыс. км может потребоваться и замена распылителей топливных форсунок.

Несмотря на довольно высокий статус модели, в Украине часто встречаются «глазастые» с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Исключение – модификации с объемом более 3,2 литра. Для них «механика» не предусматривалась даже в качестве опции. И напрасно. Этот узел лишен каких-либо недостатков. Единственное, о чем стоить помнить, – замена масла производится каждые 100 тыс. км. Даже сцепление мощных модификаций способно прослужить более 150 тыс. км пробега. Приблизительно в это же время понадобится и замена сальников редуктора заднего моста. 4-ступенчатые автоматические коробки передач W210 бывают двух типов – с обычным гидравлическим управлением (до 1997 года) и современные «автоматы» со сложным электронным «мозгом». Агрегат устаревшей конструкции требует регулярной замены масла. А вот его «наследник» считается необслуживаемым. Многих это вводит в заблуждение: раз так, то об этом узле можно забыть. На самом деле состояние масла нужно контролировать. Если оно темное, с «горелым» запахом, то вмешательства не избежать. Благо, оба типа АКП ремонтопригодны. При своевременном грамотном обслуживании «автоматы» без замены фрикционов способны прослужить больше 250 тыс. км.

Редко попадаются модификации с полноприводной трансмиссией 4Matic, распределяющей крутящий момент между передней и задней осями в соотношении 35:65. Сами элементы трансмиссии нареканий не вызывают. Топ-версии с полным приводом серийно оснащались не только ABS, но и противобуксовочной системой ASR и системой стабилизации ESP. Обе системы обслуживаются одним гидравлическим модулем, который при излишне активной езде на изрядно покатавшихся экземплярах может дать течь. «Лечение» – полная замена.

Ходовая часть W210 по уровню надежности близка ко многим конкурентам. Судите сами: по свидетельству специалистов и владельцев «глазастых», на наших дорогах срок службы стоек стабилизатора не превышает 20–30 тыс. км, шаровых опор – 40–50 тыс. км, а сайлент-блоков передних рычагов – 100–120 тыс. км. Ближе к пробегу в 80 тыс. км потребуется заменить верхние шаровые опоры, а они, увы, поставляются только в сборе с рычагами. Амортизаторы на большинстве модификаций «ходят» около 100 тыс. км. Но версии с тяжелыми 8-цилиндровыми моторами способны сократить срок их службы вдвое.

Задняя подвеска «глазастого» потребует первого вмешательства после 120–140 тыс. км. Это довольно затратное мероприятие, так как понадобится менять не только амортизаторы, но и 10 рычагов задней «многорычажки», сайлент-блоки которых изнашиваются практически одновременно.

Значительное внимание нужно уделять рулевой рейке. Если пробег превысил 200 тыс. км, не исключено появление течи. Ремонту рейка поддается плохо, а о стоимости новой лучше не вспоминать. Наконечники рулевых тяг прослужат до 100 тыс. км.

Как показывает практика эксплуатации Mercedes E-Klasse (W210), чудес не бывает. Надежность этих автомобилей базируется исключительно на внимании и своевременном обслуживании. По своей сути «глазастый» – статусная машина, требующая затрат и переплаты за имидж.

Итоги

+ **Престиж модели ● Большинство версий укомплектованы очень богато ● Широкий выбор силовых агрегатов ● Комфортная подвеска**

– **Высокая стоимость автомобиля и его обслуживания ● Появление коррозии ● Риск приобрести «укатанную» машину после работы в такси ● Возможны сбои в работе электронной педали акселератора (2,0 л) ● Подтекание масла из-под прокладки головки блока цилиндров, засорение топливных форсунок, выход из строя расходомера воздуха (V6) ● Недолговечность гидроопор двигателя (V8) и передней подвески ● Не исключена течь сальников рулевой рейки и заднего редуктора**

Реклама
АВТО АЙЛЕНД
ТОВ «Авто-Айленд»
Комісійні автомобілі
Послуги комісійного майданчика.
Обмін · Викуп
Продаж • Кредит • Trade-in
Прийом на комісію • Передпродажна підготовка
Київ, бул. Івана Лепсе, 10, тел. (044) 496-2135, (067) 444-2253



Mercedes S-Klasse (W140) 1991–1998





Как ни странно, в СНГ 140-й намного популярнее, чем на родине. Судите сами: во-первых, где еще можно увидеть подобное количество Mercedes W140, а во-вторых, где еще можно услышать столь разнообразные анекдоты о «новом русском» и его «шестисотом»?

Гигантские размеры автомобиля способствуют высокой пассивной безопасности, которую обеспечивают специальные зоны сминания кузова, поглощающие энергию удара, а в салоне предусмотрены передние и боковые подушки безопасности для водителя и пассажира. В то же время большие габариты создают сложности, особенно при парковках.

Внутри даже самого простенького W140 человека окружает роскошь. Хлопать дверьми и крышкой багажника автомобиля вовсе не обязательно. Мощный компрессор мягко притянет дверь – и она надежно закроется. Кстати, этот узел нередко выходит из строя из-за поломки компрессора. Уровень шумоизоляции салона высокий, тишине способствуют и двойные стекла дверей.

На широком комфортном заднем диване очень много свободного места. В дорогих модификациях с помощью электроприводов можно отрегулировать даже положение задних сидений, а между передними креслами расположены не только дефлекторы обдува, но и блок управления климат-контролем для задних пассажиров.

W140 оснащался пятью бензиновыми двигателями, самый мощный из которых – 6,0-литровый 12-цилиндровый, а также двумя турбодизельными моторами. Все агрегаты славятся отменной «живучестью», и при нормальной эксплуатации и обслуживании они способны выходить 450–500 тыс. км. Каждые 200 тыс. км все двигатели нуждаются в замене цепи ГРМ. Термостат служит в среднем 3 года. Если мотор даже незначительно перегревается, трескается пластиковый патрубок системы охлаждения. Иных проблем с агрегатами 140-го не бывает. На стоимость автомобиля существенно влияет то, каким двигателем он оснащен.

В большинстве экземпляров установлены «автоматы». Лишь самая дешевая модификация S280 в стандарте оборудовалась 5-ступенчатой «механикой». Специалисты не советуют приобретать версии с «механикой», поскольку из-за большой массы автомобиля сцепление служит недолго. Автоматические КП на машинах до 1996 года выпуска имеют гидравлическое управление, а после – электронное. Последний из агрегатов не слишком надежен – часто выходит из строя первичный и вторичный вал КП. Их модернизировали только на машинах последних годов выпуска. Поэтому лучше всего остановить свой выбор на КП с гидравлическим управлением. В среднем ее моторесурс составляет 170 тыс. км, затем она нуждается в профилактическом ремонте.

Независимая подвеска энергоемкая и долговечная. Но и она уязвима. Слабые места передней подвески – сайлент-блоки нижних рычагов и стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости, которые служат 100–150 тыс. км. Переднюю подвеску «шестисотого» вследствие большой массы двигателя приходится обслуживать несколько чаще. Ахиллесовой пятой задней многорычажной подвески являются «плавающие» сайлент-блоки рычагов. Все остальные детали служат достаточно долго. Дорогие версии оснащались гидравлической подвеской, поддерживающей заданный дорожный просвет вне зависимости от нагрузки. По опыту эксплуатации, на наших дорогах такая подвеска долго не служит.

Рулевое управление червячного типа укомплектовано гидроусилителем и в зависимости от скорости движения изменяет степень усиления. «Болезнь» этого узла – теч сальников рулевого механизма. А вот рулевые тяги и их наконечники «ходят» очень долго.

Как правило, 140-е не стоят в га ражах и многие имеют большой пробег, поэтому высока вероят ность того, что вскоре после поку ки их моторам и другим детал потребуется ремонт, а это удоволь ствие не из дешевых. К примеру полный капремонт 6,0-литрового агрегата равен стоимости «полуто ра» новых «Таврий».

По словам специалистов, стои один раз как следует отремонтиро вать автомобиль, чтобы он вознагра дил хозяина многими тысячами ки лометров езды без поломок. Однак 140-й, как и все Mercedes, очен разборчив – любит только фирмен ные детали. Только в этом случае о порадует высокой надежностью.



Альтернатива:
Audi A8 I, BMW 7-й серии (E38), Lexus LS400

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Mercedes S320 3,2, $	**30265**	**27120**	**24205**	**21565**	**19195**	**17005**
	Пробег, тыс. км	157,6	176,7	195,8	214,9	234,0	253,1
	Дизельные						
	Mercedes S420 4,2, $	**28990**	**25885**	**23225**	**20920**	**18875**	**17015**
	Пробег, тыс. км	166,7	186,8	207,0	227,2	247,4	267,6

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндровые: **2,8 л 24V (193 л. с.)** ◆ **3,2 л 24V (231 л. с.)**
8-цилиндровые: **4,2 л 32V (279 л. с.)** ◆ **5,0 л 32V (320 л. с.)**
12-цилиндровый: **6,0 л 48V (394 л. с.)**
Дизельные 6-цилиндровые: **3,0 л 24V Turbo(177 л. с.)** ◆ **3,5 л Turbo (150 л. с.)**

История

До: Mercedes S-класса (W126) 1979–1991 г. в.

03.91 Старт 4-дверного седана Mercedes S-Klasse (W140) и его удлиненной версии Long
10.92 Дебют купе Mercedes CL
11.92 Экономичные модели 280SE и 350SD
05.93 Изменен индекс модели – появилась буква S перед цифрами
03.94 Рестайлинг
03.96 Еще одна модернизация. Появились боковые подушки безопасности, системы GPS и ESP; передние стеклоочистители снабдили датчиком дождя
06.96 3,5-литровый турбодизель заменен более мощным 177-сильным 3,0-литровым 24-клапанным агрегатом

После: Mercedes S-класса (W220) 1998–2005 г. в.

Итоги

+ **Престиж модели** ● **Надежность** ● **Высокая пассивная безопасность** ● **Просторный, комфортный и богато укомплектованный салон** ● **Энергоемкая и долговечная подвеска**

– **Большой пробег** ● **Высокая стоимость автомобиля, запчастей и обслуживания** ● **«Прожорливые» двигатели**

Mitsubishi Carisma

1995–2005





Как многое из того, что приходит с Востока, Mitsubishi Carisma способна озадачить: собрана в Голландии, втиснута маркетологами меж двумя классами, при степенной внешности может проявить спортивный характер... Не в этой ли многогранности заключается та самая харизма, способствующая популярности модели?

У Mitsubishi Carisma нет ни предшественников, ни последователей. Появившись для европейского рынка, через десять лет она была снята с производства без прямого преемника. Автомобиль стал одним из лидеров продаж марки – при том что на заводе NedCar в Нидерландах на той же платформе выпускались еще Volvo S40 и Mitsubishi Space Star.

В Украину почти все автомобили попали через официальных дилеров, которые обеспечивали им качественный сервис в течение всего гарантийного периода. Эти машины (начиная с 1998 г. в.), в отличие от версий для других стран, завезенных индивидуально, имеют увеличенный до 170 мм (+20 мм) клиренс и пластиковую защиту моторного отсека. От коррозии металл кузова защищает оцинковка, и даже на колесных арках, где у Carisma часто скалывается краска, ржавчину вряд ли удастся увидеть.

Особенность автомобиля – из-за низких дверных проемов при посадке (особенно за руль) приходится пригибаться сильнее, чем обычно. Вместе с тем, добротно отделанный салон удобен и хорошо оснащен. Даже в базовой версии есть гидроусилитель руля, ABS, электростеклоподъемники и подушка безопасности. Часто встречаются машины с люком, электрозеркалами, регулировкой наклона руля и высоты подлокотника, поясничной поддержкой для кресла водителя. Самые дорогие версии укомплектованы климат-контролем, подогревом сидений и кожаным салоном. Из оборудования владельцу могут доставлять неприятности только стеклоподъемники, позаимствованные у Renault 19, – они нередко издают писк, а на дорестайлинговых экземплярах ломаются кнопки управления ими. Шумоизоляция качественная, и салон один из самых «тихих» среди одноклассников.

Самый распространенный 1,6-литровый мотор – наиболее неприхотливый в эксплуатации. Он работает очень тихо и практически без вибраций. Повышенный масляный аппетит данного агрегата специалисты умеют «лечить», дорабатывая систему вентиляции картера. 1,8-литровый GDI – прекрасный двигатель с прямым впрыском, но более требователен к качеству топлива (механические включения портят топливный насос высокого давления) и масла – гидрокомпенсаторы нередко требуют демонтажа и очистки. Особенность двигателей (кроме GDI), выпущенных после 2001 года, – заменить в них топливный фильтр отдельно невозможно, так как он объединен с насосом. Правда, на фирменных СТО топливную систему могут переоборудовать под обычный фильтр. На двигателях выпуска 2000–2002 годов отмечены пробои свечных наконечников. К 150–200 тыс. км нередко требуется замена сальников клапанов.

Гидромеханическая японская АКП при условии своевременной замены фильтра и масла надежна, как и 5-ступенчатая «механика» 1,8-литровых моторов. Проблемы может доставлять только «механика» производства Renault, агрегатируемая с моторами 1,6 л. В ней отмечены утечки масла через сальник кулисы переключения передач и разболтанность кулисы, а также поломки стопорного кольца шестерни V-передачи.

Подвеска Carisma отличается сбалансированностью характеристик и обеспечивает хорошую управляемость на высокой скорости благодаря переднему и заднему стабилизаторам поперечной устойчивости, McPherson с подрамником спереди и подруливающей «многорычажке» сзади. Большинство деталей подвесок способно прослужить более 100 тыс. км. Менее долговечны стойки и втулки переднего и заднего стабилизаторов поперечной устойчивости – 40–60 тыс. км. На некоторых машинах отмечен преждевременный износ опорных подшипников передних стоек.

Рулевая рейка со временем досаждает неприятным скрипом, исходящим от сальника рулевого вала. Рулевые тяги служат в среднем 40 тыс. км. А вот к тормозам претензий нет.

Mitsubishi Carisma – семейный автомобиль для повседневной эксплуатации. Модель представляет собой интересное сочетание европейского характера и японского качества, гарантирующее владельцу беспроблемные будни. В этом и есть ее отличие или, если хотите, харизма.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2005	2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые						
	Mitsubishi Carisma 1,6i , $	15920	14945	14070	13095	12165	11325
	Mitsubishi Carisma 1,8i , $	18460	17150	15840	14530	13270	12070
Пробег, тыс. км		21,7	39,1	56,5	73,9	91,3	108,7

Двигатели

Бензиновые. 4-цилиндр. распред. впрыск: **1,3 л 16 V (82 л. с.)** ◆ **1,6 л 16 V (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16 V (103 л. с.)** ◆ **1,8 л 16 V (116 л. с.)** ◆ **1,8 л 16 V (140 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V Turbo (280 л. с.)**

непоср. впрыск: **1,8 л 16 V GDI (122 л. с.)** ◆ **1,8 л 16 V GDI (125 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo Common Rail (90 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo Common Rail (102 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo Common Rail (115 л. с.)**

История

01.95. Дебют Mitsubishi Carisma с кузовом хэтчбек
08.97. Версия с кузовом седан. Новый двигатель – 1,8 GDI (122/125 л. с.)
04.99. Рестайлинг
03.01. Начало официальных поставок в Украину
08.02. Очередная модернизация
01.05. Выпуск Carisma прекращен

Итоги

+ Надежные агрегаты • Комфортабельный «тихий» салон • Сбалансированные характеристики подвески • Богатая базовая комплектация • Хорошая защита от коррозии

– Проблемы с КП 1,6-литровой версии • Неудобство посадки на передние сиденья • Тяжелый при парковке руль • Недолговечность рулевых тяг



Альтернатива:
Skoda Octavia, Ford Focus I, Opel Astra (G)

Mitsubishi Galant (E50)

1992–1996





В далеком 1992 году на смену популярному Mitsubishi Galant (E30) пришло третье поколение с индексом кузова E50. Начиная с этой модели, за Galant прочно закрепился имидж автомобилей для активного драйва.

Внутри Mitsubishi Galant (E50) будет удобно пятерым членам экипажа, хотя места над головой задних пассажиров маловато. Со временем изнашиваются направляющие электростеклоподъемников, и стекла закрываются с большим трудом. Как правило, чаще всего выходит из строя стеклоподъемник двери водителя.

Galant (E50) не имеет широкой линейки силовых агрегатов, но вместе с тем он вправе гордиться мощностью бензиновых моторов – от 126 до 170 л. с. Самым слабым является дизельный 2,0 л, который встречается у нас редко. При грамотной эксплуатации моторесурс всех агрегатов до капремонта составляет в среднем от 300 до 400 тыс. км. Бензиновые 2,0-литровые моторы могут быть как 4-, так и 6-цилиндровыми. Оптимальным вариантом с точки зрения расхода топлива и стоимости обслуживания являются двигатели с четырьмя «горшками» под капотом. 6-цилиндровые агрегаты в обслуживании намного дороже. На V6 желательно следить за состоянием водяного насоса, а при наличии подтекания из него антифриза – заменить, поскольку «помпа» приводится в действие ремнем ГРМ. Если при выборе автомобиля на холостых оборотах слышен характерный металлический стук, значит из-за несвоевременной замены масла вышли из строя гидрокомпенсаторы тепловых зазоров клапанов. Если же мотор V6 на «холостых» работает неровно, виной тому может быть вышедший из строя шаговый двигатель дроссельной заслонки.

Большинство Galant (E50), эксплуатируемых в Украине, оборудовано 5-ступенчатыми механическими КП, а вот автомобили с 4-ступенчатым «автоматом» – редкость. При покупке машины с «механикой» рекомендуем обратить внимание на четкость включения передач, поскольку эти КП не отличаются высоким качеством синхронизаторов. Чаще всего во время движения «выбивает» пятую передачу, хотя могут возникнуть проблемы и с включением второй или третьей.

Устойчивость и управляемость автомобиля заслуживают высокой оценки. Особенно надежны независимые многорычажные передняя и задняя подвески со стабилизаторами поперечной устойчивости. Иногда на рынке встречаются более дорогие версии, оснащенные гидропневматическими амортизаторами с изменяемой степенью жесткости. От такого экземпляра лучше отказаться – ресурс цилиндро-поршневой группы компрессора и гидропневматических амортизаторов, как правило, уже на исходе.

На украинских дорогах сайлент-блоки передних рычагов служат достаточно долго: к примеру, сайлент-блок верхнего рычага выхаживает около 150 тыс. км. А вот шаровые опоры, которые в оригинале поставляются только в комплекте с рычагами, «сдают» намного раньше – «шаровая» нижнего поперечного рычага служит 70–80 тыс. км, нижнего продольного – 50–60 тыс. км. Чаще всего придется менять втулки стабилизаторов поперечной устойчивости – каждые 25–30 тыс. км и стабилизаторные стойки – через 60 тыс. км. Уязвимое место задней подвески – верхний сайлент-блок вертикального рычага: он «ходит» 30–40 тыс. км и поставляется только в комплекте с рычагом и поворотным кулаком ступицы. Немного больше служат передний и задний подшипники (50–60 тыс. км), которые меняются вместе со ступицами (исключение составляют модификации с задними барабанными тормозами, где подшипник ступицы съемный и, как правило, служит очень долго).

Недостатки рулевого управления – со временем в рейке появляется стук, связанный с износом пары шестерня–рейка.

На версиях, оснащенных задними дисковыми механизмами, возможна коррозия механизма привода стояночного тормоза. Профилактика – регулярное пользование «ручником».

Mitsubishi Galant (E50) удачно сочетает в себе качества мощного автомобиля для активного драйва и удобного семейного автомобиля для повседневной езды. Но нужно быть готовым к большим затратам, ведь стоимость запчастей и обслуживания этого автомобиля недешева, поэтому при покупке машины следует провести ее диагностику и выяснить, соответствует ли цена состоянию машины.

История

До: Mitsubishi Galant (E30) 1988–1992 г. в.

09.92 Старт Mitsubishi Galant (E50)

07.94 В стандарте airbags для водителя и переднего пассажира

03.94 Силовой агрегат 1,8 л (126 л. с.)

После: Mitsubishi Galant IV(EAO) 1996–2004 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые					
	Mitsubishi Galant 2,0 GLSi, $	9290	8395	7545	6810	6155
	Mitsubishi Galant 2,0 GLSi, $	10475	9045	7770	6865	6090
Пробег, тыс. км		180,4	198,0	215,6	233,2	250,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (126 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (137 л. с.)**
6-цилиндр. **2,0 л 24V (150 л. с.)** ◆ **2,5 л 24V (170 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л (90 л. с.)**



Альтернатива:
VW Passat (B4), Toyota Carina E, Honda Accord V

Итоги

+ «Драйверский» характер машины ● Мощные силовые агрегаты ● Хорошая устойчивость и управляемость ● Высокая устойчивость к коррозии

– Дорогое обслуживание ● Износ направляющих электростеклоподъемников ● Недолговечные синхронизаторы механической КП, гидропневматическая подвеска и гидрокомпенсаторы ● Стук в рулевом

Nissan Micra II

1992–2003





Представленный в самом конце 1992-го Nissan Micra второго поколения сразу нашел путь к сердцам потребителей. За что и удостоился европейского титула «Автомобиль 1993 года». Спрос на модель оказался очень высоким – до окончания серийного выпуска в Старом Свете было продано 1,4 млн. экземпляров.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Nissan Micra 1,0i, $	**10170**	**9415**	**8660**	**7970**	**7335**	**6750**
	Nissan Micra 1,4i, $	**10880**	**9480**	**9115**	**8750**	**8385**	**8020**
	Nissan Micra 1,4i, $	**11325**	**9845**	**9355**	**9490**	**9135**	**8780**
Пробег, тыс. км		36,1	47,2	58,3	69,4	80,5	91,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,0 л 16V (55 л. с.)** ◆ **1,3 л 16V (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (82 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндровый: **1,5 л 8V (58 л. с.)**

Кстати, несмотря на принадлежность к японскому бренду, Micra «англичанка»: машина выпускалась в Великобритании. В Стране восходящего солнца делали аналог, носивший название Nissan March.

Симпатичный кузов маленького автомобиля устойчив к коррозии – он оцинкован. Хотя машины, которые давно «живут» в Украине, отмечены точками ржавчины на нижних частях кузова. В ряду одноклассников автомобиль выделяется бензиновыми моторами с двухвальной головкой блока и четырьмя клапанами на цилиндр. Для этих двигателей характерна мягкая работа и умеренный аппетит. Версия с французским 1,5-литровым дизелем с 1998 г. в. в Украине популярной не стала.

Салон многих версий оборудован скромно, но он привлекает своим дизайном и эргономикой водительского места. Кажется, что интерьер спроектирован вокруг водителя – здесь все под рукой. Нет замечаний и к обзорности – все габариты «малыша» хорошо видны. На передних сиденьях места достаточно, а сзади тесновато – места там только для двоих, да и расстояние от коленей до спинок передних кресел очень маленькое. Рослым и в меру упитанным делать здесь нечего. Кстати, обратите внимание, что после рестайлинга 2000 года салон Micra украшает новая, более современная приборная панель. Такие версии намного чаще укомплектованы кондиционером и водительской подушкой безопасности. Есть замечания к качеству отделочных материалов и шумоизоляции – в машинах первых годов выпуска скрипит пластик обивки, на неровностях слышно, как работает подвеска, а на скорости добавляется шум покрышек и двигателя.

Походный объем багажного отделения Micra один из наименьших среди одноклассников – всего 206 л. К примеру, у Fiat Punto I этот показатель равен 275 л, у Renault Clio I – 265, у Opel Corsa (B) – 260. Хотя при необходимости объем багажника можно увеличить, сложив спинку заднего сиденья (в дешевых версиях она цельная, а в более дорогих раздельная, что позволяет сохранить на «галерке» одно пассажирское место). Вместе с тем следует отметить, что и максимальный объем грузового отсека также небольшой – 960 л против 1080 л у Fiat Punto I, 1055 л – у Renault Clio I, 1050 л – у Opel Corsa (B).

Японские бензиновые моторы всегда отличались надежностью, и силовые агрегаты Micra не исключение. Единичные обращения к мотористам СТО связаны с проблемами электроники, отвечающей за впрыск. Отмечались случаи отказов потенциометра дроссельной заслонки. Послерестайлинговые Micra (с 1998 г. в.) не любят некачественный бензин, и их свечи приходится заменять каждые 10–15 тыс. км. Газораспределительный механизм приводится цепью, которая не требует замены до капремонта агрегата в целом. Лучше всего отечественные автомеханики знают 1,0-литровый мотор. Редкие дизельные версии вряд ли стоит искать, ведь бензиновые также достаточно экономичны.

Большинство Micra, бегающих по нашим дорогам, оснащены бесступенчатым клиноременным вариатором. Он не обременяет водителей какими-либо серьезными проблемами. Собственно, как и 5-ступенчатая «механика».

Несомненный плюс автомобиля – высокий дорожный просвет в 150 мм. Подвеска – жестковатая. Самое слабое ее место – стойки стабилизаторов, нуждающиеся в замене каждые 30 тыс. км. Зато амортизаторы, шаровые опоры и сайлент-блоки Nissan у спокойных водителей работают как минимум до 100 тыс. км, а «резинки» задней балки – даже до 150-ти. Поскольку кузов довольно высок, устойчивость на скоростях выше 100 км/ч оставляет желать лучшего.

Nissan Micra без гидроусилителя руля – редкость в наших краях. Регламентная замена (каждые 80 тыс. км) рабочей жидкости в ГУРе – вот и все работы, которые выполняют при ТО «рулевого».

Недостатком тормозной системы можно назвать только «потение» тормозной жидкостью главного цилиндра – из-за скромных масштабов это явление нельзя назвать течью.

Micra – машинка, приятная во всех отношениях. Она покоряет прекрасный пол не только внешностью, но и знаменитой японской надежностью. Мужчинам она тоже нравится – за то, что содержание автомобиля любимой не отнимает много средств.

История

До: Nissan Micra I 1982–1992 г. в.

11.92 Старт Nissan Micra II

10.95 Рестайлинг. Новый двигатель 1,3 л 16V (75 л. с.)

10.97 Представлен кабриолет

03.98 Модернизация внешности и интерьера

09.00 Еще один рестайлинг. Изменены бамперы, фары, накладки боковин, панель приборов, настройки моторов. Новый мотор 1,4 л 16V (82 л. с.)

После: Nissan Micra III с 2003 г.

Итоги

Плюсы: Долговечная трансмиссия ● Надежные и экономичные двигатели ● Хорошая обзорность ● Большой дорожный просвет

Минусы: Маленький багажник и «галерка» ● Жесткая подвеска ● Недостаточная поперечная устойчивость ● Чувствительность к качеству топлива



Альтернатива:
Fiat Punto I, Renault Clio I, Opel Corsa (B)

Nissan Almera I

1995–2000



Вам нужен относительно современный городской автомобиль с простой конструкцией, которая позволяла бы обслуживать его на обычной специализированной СТО и не требовала существенных капиталовложений в ремонт? Рекомендуем первое поколение Nissan Almera.

Создатели Almera серии N 15 пошли путем наименьшего сопротивления – большинство узлов и агрегатов достались этой модели в наследство от предшественника Nissan Sunny, на котором они успешно выдержали испытание временем, доказав свою надежность. Главную ставку при подготовке машины сделали на ее внешность. Дизайнерам удалось придать Almera несколько консервативный и не подвластный времени облик. Эта «скромница» и сегодня не выглядит устаревшей.

Чаще всего по нашим дорогам ездят 5-дверные хэтчбеки и 4-дверные седаны. 3-дверные хэтчбеки встречаются намного реже, поскольку пользуются меньшей популярностью у практичных отечественных автолюбителей. Кузов Almera оцинкован лишь частично, но при этом неплохо противостоит коррозии. Задние колесные арки и пороги – единственное, на что следует обратить внимание при покупке.

Интерьер автомобиля – вполне современный, хотя и без особых изысков. Аккуратная приборная панель выполнена из качественного пластика и даже на экземплярах первых годов выпуска не создает посторонних шумов. Замечания есть только к эргономике кнопок электрорегулировки наружных электрозеркал – они установлены практически под рулем, поэтому пользоваться ими неудобно. В «трехдверке» Almera создатели устранили характерный недостаток Nissan Sunny – плохую обзорность, перекрываемую широкими задними стойками. У Almera эти детали кузова намного уже. Во всех модификациях смогут разместиться пять человек среднего телосложения. Хотя удобнее им будет в 5-дверном хэтчбеке и 4-дверном седане.

Большинство автомобилей хорошо укомплектованы. В них есть кондиционер, ABS, передние подушки безопасности, электропривод зеркал и электростеклоподъемники. А



гидроусилитель руля и центральный замок вообще входят в базовую комплектацию. Размер багажного отделения у Almera средний для автомобилей С-класса.

В Украине в основном эксплуатируются Almera, оснащенные одним из двух бензиновых «16-клапанников» – объемом 1,4 или 1,6 л. «Заряженная» версия GTI с 2,0-литровым 143-сильным бензиновым мотором, ускоряющим хэтчбек до 100 км/ч за 8,2 с, встречается очень редко. То же самое можно сказать и об экономичных 2,0-литровых дизельных модификациях (атмосферной и наддувной), расходующих в среднем от 4,5 до 6,9 л солярки на 100 км. Поскольку большинство двигателей с незначительными усовершенствованиями «перекочевали» на Almera с предшественника, о них все знают мастера специализированных СТО. По утверждению работников автосервиса, бензиновые агрегаты неприхотливы и способны до капремонта «пробежать» 250–350 тыс. км. Газораспределительный механизм у них приводится в действие цепью, которая, как правило, служит весь срок эксплуатации двигателя. В 2,0-литровых дизельных модификациях ГРМ оснащен ремнем (его рекомендуют менять через каждые 80 тыс. км). За исключением 143-сильного мотора, в котором ГРМ оснащен гидрокомпенсаторами, все двигатели со временем нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов. Каких-либо серьезных проблем с бензиновыми вер-

История

До: Nissan Sunny 1991–1995 г. в.

10.95 Старт Nissan Almera

01.96 Спортивная версия GTI с бензиновым двигателем 2,0 л. Дизельная модификация с мотором 2,0 л

04.98 Установка 2,0-литрового турбодизеля (90 л. с.)

После: Nissan Almera II с 2000 г.







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Nissan Almera 1,4i, $	9270	8470	7740	7125	6530	6390
	Nissan Almera 1,6i, $	11490	10280	9290	8370	7630	6990
	Пробег, тыс. км	101,2	117,4	133,7	149,8	166,0	182,2
	Дизельные						
	Nissan Almera 2,0 D , $	11160	10225	8920	7885	7095	6230
	Пробег, тыс. км	101,2	117,4	133,7	149,8	166,0	182,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л 16V (87 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (99 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (143 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л (75 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (90 л. с.)**

сиями в процессе эксплуатации не возникает. Работники сервиса указывают лишь на случаи течи масла из-под сальника «трамблера». А вот от покупки дизелей лучше отказаться. Они ненадежны – нередко перегреваются, а после пробега в 120 тыс. км в рубашке охлаждения головки блока цилиндров могут появиться трещины. Даже «бэушная» головка стоит недешево – $150–200. Кроме того, недолговечна и задняя опора двигателя.

Большинство Almera оснащены 5-ступенчатыми механическими КП. Экземпляры с 4-ступенчатым «автоматом» встречаются очень редко. Механическая КП достаточно надежна, нужно лишь не забывать своевременно менять в ней масло. В среднем при спокойном стиле езды ведомый диск сцепления способен прослужить 150–200 тыс. км.

Благодаря независимым подвескам, оснащенным стабилизаторами, Almera отличается хорошей устойчивостью. При этом подвеска жестковата, а передняя недолговечна. В среднем через 40 тыс. км при езде по нашим дорогам придется менять шаровые опоры. Причем оригинальная деталь поставляется только вместе с рычагом. Можно сэкономить, подыскав заменитель, который стоит намного дешевле. Почти такой же ресурс у «резинок» стабилизаторов поперечной устойчивости, хотя стоимость их замены не очень высока. Сайлент-блоки рычагов служат намного дольше – наиболее нагруженная деталь сподобна отходить около 80 тыс. км. Оригинальные сайлент-блоки предлагаются вместе с рычагом, а заменитель можно подыскать отдельно. В задней подвеске меньше всего (50–60 тыс. км) служат сайлент-блоки продольных тяг. Но в данном случае сэкономить не удастся – каких-либо заменителей не существует. Ступичные подшипники служат долго, однако задний менять накладно – он поставляется только в сборе со ступицей.

Рулевое управление реечного типа на всех версиях оснащено гидроусилителем. При покупке автомобиля желательно совершить пробную поездку, и если при проезде неровностей в рулевом слышен стук, то, скорее всего, вышла из строя втулка рулевой рейки.

Тормозная система большинства Almera оборудовалась передними дисковыми вентилируемыми механизмами и задними барабанными, и только лишь «заряженная» версия GTI комплектовалась задними дисковыми тормозами. При размеренном стиле вождения эффективности «барабанников» вполне достаточно. В процессе эксплуатации с тормозной системой хлопот не возникает, разве что при замене передних колодок рекомендуется смазывать их направляющие.

Nissan Almera серии N 15 – вполне надежный автомобиль, который не требует частых посещений СТО. Благодаря простой конструкции, хорошо известной многим работникам специализированного сервиса, обслуживание «японца» не будет разорительным.

Итоги

Большинство автомобилей хорошо укомплектованы
Надежные и неприхотливые бензиновые двигатели
Хорошая устойчивость

Недолговечные дизельные агрегаты **Небольшой ресурс подвески** **Скромный выбор неоригинальных деталей**
Выход из строя втулки рулевой рейки



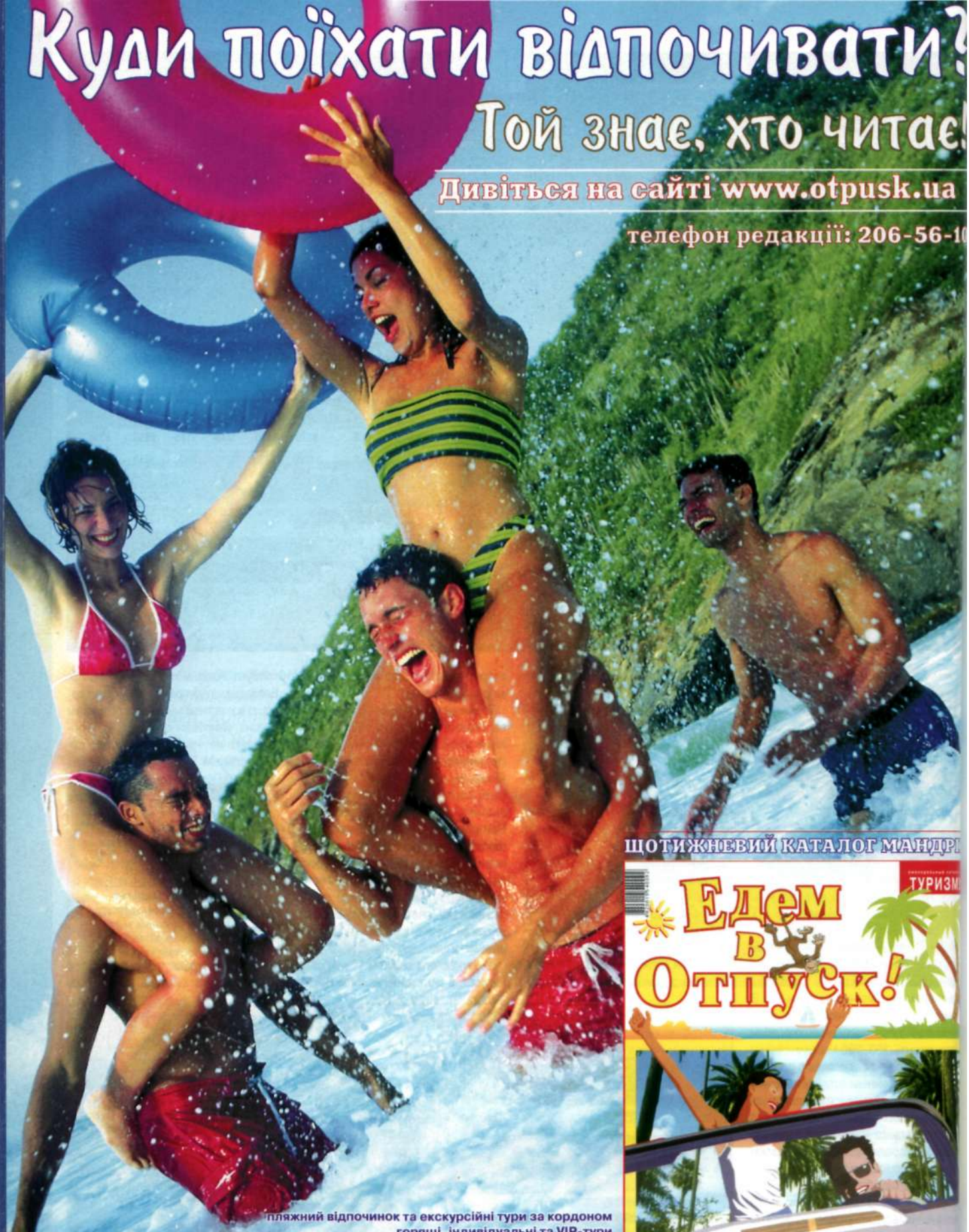
Альтернатива: Honda Civic VI, Mazda 323 (BJ), Toyota Corolla (E11)

Куди поїхати відпочивати?

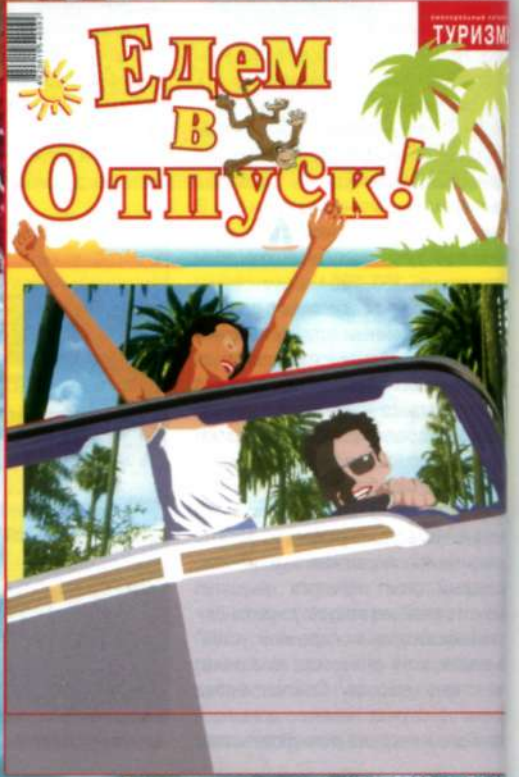
Той знає, хто читає!

Дивіться на сайті www.otpusk.ua

телефон редакції: 206-56-1



ЩОТИЖНЕВИЙ КАТАЛОГ МАНДР



пляжний відпочинок та екскурсійні тури за кордоном
горящі, індивідуальні та VIP-тури
бізнес- та шоп-тури
відпочинок та лікування в Україні
екзотичний відпочинок та морські й річкові круїзи
екскурсійні тури по Україні, Києву та області
екстремальний туризм та гірськолижні тури
шлюбні подорожі та тури вихідного дня
дитячий та молодіжний відпочинок
навчання за кордоном
продаж квитків: авіа, з/д, автобус

Свідоцтво про реєстрацію КВ №8909 від 24.0

Nissan Primera (P11) 1996–1999





Это поколение Primera не получило у нас такого широкого распространения, как предыдущее или конкуренты-одногодки. Вместе с тем отечественные владельцы Primera (P11) и работники СТО говорят о ней немало хорошего.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996
	Бензиновые				
	Nissan Primera 1,6i, $	10755	9760	8930	8100
	Nissan Primera 1,8i, $	11565	10530	9450	8520
	Пробег, тыс. км	121,1	137,8	154,5	171,2
	Дизельные				
	Nissan Primera 2,0 TD , $	10745	9430	8150	6855

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л 16V (99 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (131 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **2,0 л Turbo (90 л. с.)**

Несмотря на то что кузовные панели Primera (P11) не оцинкованы, качественное лакокрасочное и антикоррозионное покрытие неплохо защищает их от коррозии. Кстати, все кузовные панели Wagon полностью оригинальные, то же можно сказать и о подвеске. В связи с этим, любые «бэушные» запчасти к универсалу – острый дефицит. Объем багажника Primera – средний по сравнению с конкурентами, к тому же он проигрывает в функциональности из-за узкого проема для доступа в салон при разложенном заднем сиденье.

Большинство автомобилей хорошо укомплектованы. Салон машины очень уютный, достаточно удобный и комфортабельный. На заднем сиденье смогут нормально разместиться трое пассажиров, хотя запас свободного места от коленей до спинок передних кресел в Primera несколько меньше, чем у многих конкурентов-одногодок. Отделочные материалы качественные и хорошо сохранились даже на старых экземплярах. На машинах первых годов выпуска были отмечены выходы из строя электрорегулятора переключения режимов работы «печки» «холод/тепло». Тем не менее система вентиляции организована очень грамотно. Так, дефлекторы, размещенные на центральной консоли, могут автономно забирать воздух снаружи, в то время как остальные подают в салон теплый воздух от «печки».

История

До: **Nissan Primera (P10) 1990–1996 г. в.**

09.96 Старт Nissan Primera (P11)

09.97 5-дверный универсал Nissan Primera Wagon

После: **Nissan Primera (P12) 1999–2002 г. в.**

Под капотом автомобиля чаще всего встречаются бензиновые агрегаты, поскольку дизельные официально к нам не завозились. 2,0-литровый дизель зарекомендовал себя ненадежным – часто перегревается, а после пробега в 100 тыс. км в рубашке охлаждения головки блока цилиндров появляются трещины. Редко встречаются также «заряженные» версии GT, оснащенные наиболее мощным 2,0-литровым 150-сильным бензиновым мотором. ГРМ двигателей Primera неприхотлив – он оснащен долговечной металлической цепью, хотя при чересчур шумной работе двигателя необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов. Слабое место всех агрегатов – датчики положения распредвала и коленвала. Они нередко выходят из строя, и двигатель может не заводиться. Топливная система моторов чувствительна к качеству бензина – были отмечены выходы из строя топливных насосов. При покупке 2,0-литровой версии с большим пробегом следует проверить состояние подушек двигателя – они могут быть изношенными.

Nissan Primera оборудовались механическими 5-ступенчатыми КП и 4-ступенчатыми «автоматами». При грамотной эксплуатации с автоматической трансмиссией проблем не возникает. А вот «механика» может преподнести неприятные сюрпризы. Выходят из строя подшипники КП, о чем свидетельствует повышенная шумность при работе агрегата. На хорошо поездивших экземплярах может оказаться разбитой втулка кулисы переключения передач и оборваться трос сцепления.

Рулевая рейка Nissan Primera имеет определенные недостатки. Во-первых, в ней со временем разбивается втулка рейки и изнашивается пара шестерня–рейка, что проявляется в виде стука при преодолении неровностей. Во-вторых, узел неразборный, поэтому при износе сальников или рулевых тяг придется заменить всю рейку целиком.

Ходовая Primera отличается высокой энергоемкостью и хорошо отрабатывает все неровности, не доставляя сидящим в машине дискомфорта. Конструкция передней подвески такая же, как у предшественника, а вот заднюю сделали полузависимой. Это повысило ее надежность, но появились и недостатки – сайлент-блоки балки несъемные, поэтому в случае выхода их из строя придется менять балку целиком. Слабое место передней подвески – сайлент-блоки верхнего рычага, которые в среднем выхаживают всего около 30 тыс. км. Нижний рычаг также поставляется вместе с «шаровой» и сайлент-блоками, правда, к их надежности замечаний нет. Накладно и менять задние подшипники – их придется устанавливать вместе со ступицами.

Тормозная система автомобиля, надежная и в процессе эксплуатации проблем не создает. Единственное, что требует постоянного контроля, – работоспособность стоп-сигналов.

Nissan Primera (P11) имеет неоспоримое преимущество – благодаря более простой конструкции ее обслуживание обходится дешевле, да и стоит она меньше, чем остальные «японки». Более того, Primera хорошо знакома не только работникам фирменных СТО, поэтому можно сэкономить, ремонтируя ее на более доступном специализированном сервисе.

Итоги

⊕ **Хорошая коррозийная стойкость ● Удобный и хорошо укомплектованный салон ● Эффективная система вентиляции салона ● Неприхотливые бензиновые двигатели**

⊖ **Возможна поломка электрорегулятора «печки» ● Ненадежный турбодизельный агрегат ● Дефицит запчастей к универсалу Wagon ● Возможны проблемы с механической КП ● Недолговечность передней подвески**



Альтернатива:
Toyota Avensis I, Opel Vectra (B), Peugeot 406

Nissan Maxima (A32) 1994–2000





Машины этого поколения Nissan Maxima часто встречаются на наших дорогах. Автомобилисты ценят их за высокий комфорт и японскую надежность и не скупясь платят за эти достоинства.

Модель собиралась исключительно в Японии, но выпускалась для разных рынков: европейского, арабского и американского. В Украине можно встретить все модификации. «Европейцы», как правило, богато оборудованы и в стандарте укомплектованы четырьмя подушками безопасности. Из-за встрясок на наших далеко не ровных дорогах нередко нарушался контакт в разъеме подключения боковых подушек.

Внешние отличия модификаций для арабского рынка – большая решетка радиатора с вертикальными ребрами, а сзади – размашистая надпись Maxima. На таком автомобиле отсутствует ряд датчиков, установлен иной блок управления двигателем, более слабые аккумулятор и генератор, нет фирменной противоугонной системы NATS и в большинстве машин отсутствуют подушки безопасности.

Версии для американского рынка в Украине встречаются нечасто. Все «американцы» комплектовались исключительно 3,0-литровыми моторами. Сравнивая внешности европейской и американской модификаций, можно сказать, что это совершенно разные автомобили.

Большинство машин, представленных на украинском рынке, оборудовались кондиционером или климат-контролем. Если к звуку мотора примешивается глухой гул, можно быть уверенным, что вышел из строя подшипник компрессора, который отдельно не поставляется.

История

До: Nissan Maxima. (J30) 1988–1994 г. в.

08.94 Старт Nissan Maxima (A32)

01.95 Начата поставка автомобиля на европейский рынок

08.97 5-дверный универсал

После: Nissan Maxima QX 2000–2006 г. в.

К коррозионной стойкости Maxima нет замечаний – кузова надежно защищены. Объем же багажника – один из наименьших среди многих конкурентов.

Выбор силовых агрегатов ограничен всего двумя бензиновыми двигателями V6 объемом 2,0 и 3,0 л. Они имеют репутацию надежных и выносливых силовых агрегатов. Даже 3,0-литровый двигатель при высоких динамических показателях в городских условиях обладает приемлемым «аппетитом», расходуя около 12-13 л на 100 км пути. А вот 2,0-литровый мотор, особенно в тандеме с автоматической трансмиссией, может разочаровать любителей динамичной езды, хотя в тех же условиях «съедает» всего 11 л. Газораспределительный механизм моторов приводится в действие цепью, которая выхаживает практически весь срок службы двигателя. Интересная особенность системы зажигания – комплектация двигателей дорогостоящими свечами с платиновыми наконечниками электродов (1 шт. – $23–27). На подержанных автомобилях отмечен выход из строя прокладки впускного коллектора, что проявляется неустойчивой работой двигателя и повышенным расходом топлива. В экземплярах с большим пробегом (за 250 тыс. км) может потребоваться замена водяного насоса и сальников коленвала.

На Maxima традиционно устанавливались 5-ступенчатая механическая коробка и 4-ступенчатый «автомат». Единственное слабое место механических коробок передач – дифференциал. Его подшипники на некоторых экземплярах после 100 тыс. км пробега могут выйти из строя. Кстати, «механика» мощных 3,0-литровых модификаций обладает интересной особенностью – в ее дифференциале установлена вискомуфта. Этот узел позволяет уверенно стартовать, когда, к примеру, одно колесо стоит на асфальте, а другое – на заснеженной обочине. Некоторые замечания к этому узлу были на автомобилях первых годов выпуска, но потом дифференциал доработали, и в дальнейшем он не создавал особых проблем. При грамотной эксплуатации «автомат», как правило, работает исправно.

Подвеска Maxima, как и двигатели, демонстрирует поразительную выносливость. Серьезные вмешательства могут потребоваться лишь каждые 100–120 тыс. км. Нужно будет заменить амортизаторы, шаровые опоры, которые идут только в сборе с рычагами, и наконечники рулевых тяг. Со временем при езде по нашим дорогам в рулевом Maxima появляется увеличенный люфт, связанный с износом пары шестерня–рейка.

Тормозная система работает без сбоев. Передние колодки держатся 30–40 тыс. км, задние – 60–80 тыс. км. Все модификации оборудованы ABS.

Приобретая подержанный Nissan Maxima, можно быть уверенным, что покупаешь действительно выносливую машину. Да, стоимость запчастей и обслуживания несколько выше, чем у европейских конкурентов. Но поменянный проблемный узел заявит о себе очень и очень не скоро. На специализированных СТО, которые занимаются ремонтом японских автомобилей, утверждают, что владельцы Maxima, по сравнению с владельцами других «японцев», обращаются за ремонтом гораздо реже.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Nissan Maxima (A32) 2,0i, $	17095	15225	13520	12105	10810	9585
	Nissan Maxima (A32) 3,0i, $	17920	15615	13635	12115	10945	9955
	Пробег, тыс. км	131,2	152,2	173,2	194,2	215,2	236,2

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндр.: **2,0 л 24V (140 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (193 л. с.)**



Альтернатива: Toyota Camry (20), Ford Scorpio II, Opel Omega (B)

Итоги

Надежность многих узлов и агрегатов ● Беспроблемные мощные двигатели ● Богатая комплектация европейской версии ● Комфортабельный салон ● Долговечная подвеска

Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Маленький багажник ● Ограниченный выбор двигателей ● Возможен выход из строя подшипников дифференциала в МКП

Opel Corsa (B)

1994–2000





В больших городах с каждым годом все острее ощущается нехватка свободного места на дорогах. Это заставляет многих задуматься о покупке компактного автомобиля. Из этой когорты машин в Украине Opel Corsa (B) — одна из наиболее популярных.

Кузова Opel Corsa не оцинкованы, однако благодаря хорошей антикоррозионной защите и качественному лакокрасочному покрытию металл надежно защищен от «рыжей» напасти.

В салоне автомобиля удобно разместятся четыре человека – троим пассажирам «галерки» будет тесновато. Во всех Corsa предусмотрена регулировка угла наклона спинки заднего дивана, что повышает комфорт на заднем сиденье. Недостатки салона – неважная шумоизоляция и невысокое качество пластиковой отделки интерьера.

Чаще в Украине встречаются бензиновые версии. Двигатели Corsa способны «выходить» до замены колец 200–300 тыс. км (в зависимости от объема двигателя). В моторах, оснащенных системой моновпрыска топлива, невысокой долговечностью характеризуется потенциометр дроссельной заслонки и сальник «трамблера», со временем пропускающий масло. Менять ремень ГРМ каждые 60 тыс. км нужно только на агрегатах объемом от 1,4 л и выше – у остальных газораспределительный механизм оснащен долговечной цепью. Одновременно с ремнем ГРМ рекомендуется заменить и водяной насос, который приводится в действие этим ремнем, поскольку срок службы «помпы» немного превышает пробег ремня (70–80 тыс. км). Бензиновые моторы объемом 1,0 л 12V (54 л. с.) и 1,2 л 16V (65 л. с.) оборудованы индивидуальными катушками зажигания на каждую свечу. Такая конструкция системы зажигания позволила значительно повысить ее качество и надежность.

Большинство Corsa, эксплуатируемых в Украине, оснащено 5-ступенчатыми механическими КП. «Автоматы» встречаются реже, как, впрочем, и 4-ступенчатая «механика», которая устанавливалась на дешевые версии Corsa. На машинах с большим пробегом механическая КП может создавать проблемы – отмечены потери герметичности сальника кулисы переключения передач и разбивается втулка кулисы. Автоматические КП устанавливались, как правило, только на версии с объемом двигателя 1,4 л и более. По утверждению работников сервиса, при грамотной эксплуатации эти агрегаты достаточно надежны.

Ходовая часть жестковата, что, в принципе, характерно для автомобилей В-класса. Приблизительно через 40 тыс. км на плохих дорогах разбиваются втулки передних и задних стабилизаторов, а через 60 тыс. км – сайлент-блоки передних рычагов. Шаровые опоры и сайлент-блоки задней балки служат намного дольше.

Рулевое управление многих Corsa, колесящих по нашим дорогам, не оснащено гидроусилителем. На машинах с большим пробегом разбивается втулка рулевого механизма, что сопровождается стуком при проезде неровностей. Хотя и «рулевое» дорогих комплектаций CDX, GSI и др., оснащенное гидроусилителем, также способно преподносить сюрпризы – в нем со временем подтекают сальники рулевой рейки и насоса усилителя. Впрочем, отечественные умельцы научились ремонтировать вышедшие из строя детали и даже дают 1 год гарантии на выполненную работу. Кроме того, под заказ Corsa могли комплектоваться электроусилителем руля, способным изменять степень усиления в зависимости от скорости движения.

Как уверяют специалисты фирменных СТО, каких-либо претензий к тормозам автомобиля нет.

В надежности Corsa практически не уступает своим конкурентам, а немалый дорожный просвет (140 мм) предоставляет больше возможностей найти свободное место для парковки на перегруженных транспортом улицах больших городов. Да и при выездах на природу меньше риска повредить днище или выхлопную систему. Конструкция Corsa достаточно надежна, а стоимость запчастей и обслуживания вполне приемлема, что и обеспечило этому автомобилю более высокую по сравнению с конкурентами-одногодками популярность на рынке подержанных машин.

История

До: **Opel Corsa (A) 1983–1994 г. в.**

09.94 Старт Opel Corsa (B)

10.94 Дебют модификации City

08.95 «Заряженная» версия GSI

05.97 Модернизация

После: **Opel Corsa (C) 2000–2006 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Opel Corsa 1,4i, $	**9190**	**8035**	**7020**	**6110**	**5355**	**4765**
	Пробег, тыс. км	76,9	89,2	101,5	113,8	126,1	138,4
	Дизельные						
	Opel Corsa 1,5 TD, $	**9250**	**8230**	**7375**	**6510**	**5775**	**5125**
	Пробег, тыс. км	76,9	89,2	101,5	113,8	126,1	138,4

Двигатели

Бензиновый 3-цилиндровый: **1,0 л 12V (54 л. с.)**

4-цилиндровые: **1,2 л (45 л. с.)** ◆ **1,2 л 16V (65 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (60 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (106 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,5 л Turbo (67 л. с.)** ◆ **1,7 л (60 л. с.)**



Альтернатива: VW Polo III, Renault Clio I, Fiat Punto I

Итоги

Плюсы: Широкая линейка силовых агрегатов ● Достаточно высокий клиренс (140 мм) ● Хорошая устойчивость ● Возможность изменения угла спинки заднего сиденья

Минусы: Плохая шумоизоляция и невысокое качество пластиковой отделки салона ● Недолговечность потенциометра дроссельной заслонки и подвески ● Износ втулки кулисы переключения передач ● Течь рулевой рейки и насоса гидроусилителя

Opel Kadett (E)

1984–1991





Лучшие времена этого автомобиля позади – в конце 90-х годов он был очень популярен в Украине, однако с каждым годом этих машин на наших дорогах все меньше. Виной тому возраст и неизлечимая «рыжая болезнь».

Действительно, главный недостаток Kadett, как, впрочем, и всех остальных моделей Opel, выпущенных до конца 90-х годов, – низкая коррозионная стойкость. Нередко встречаются машины с проржавевшими до дыр колесными арками, порогами, полом под педалями, но опаснее всего то, что «гниют» места крепления задней балки к лонжерону. Часто ржавеет крышка багажника, особенно у машин с кузовом универсал. Кроме того, владельцы Kadett жалуются, что о выступающий замок багажника можно удариться головой. В то же время, у автомобиля есть достоинства – широкий выбор модификаций, багажные отделения одни из наибольших среди одноклассников, и у них низкая погрузочная высота.

Сегодня интерьер Kadett выглядит простовато. Пластик передней панели со временем начинает поскрипывать. Система вентиляции и обогрева вызывает нарекания лишь в 3-дверных хэтчбеках – в сырую погоду их задние боковые стекла сильно запотевают. Никаких претензий к посадке за рулем и пользованию органами управления нет, хотя несколько смущает длинный рычаг КП. А вот сзади троим пассажирам тесновато. У всех модификаций, кроме универсала, нижняя кромка заднего стекла размещена слишком высоко, что немного ухудшает обзорность при движении задним ходом.

В линейке силовых агрегатов девять бензиновых двигателей и два дизельных. «Опелевские» моторы неприхотливы и надежны. Правда, многие из них уже выработали свой ресурс (около 250 тыс. км) и могут потребовать капремонта. Специфическая особенность моторов из Рюссельхайма – натяжение ремня ГРМ осуществляется с помощью водяного насоса, и при замене ремня желательно установить новую «помпу». В карбюраторных версиях довольно часто рвется диафрагма пускового устройства. К моторам, оснащенным системой распределенного впрыска топлива, претензий нет. Характерная неисправность топливной системы – выход из строя датчика указателя уровня топлива.

Чаще в Украине встречаются автомобили, оснащенные механическими КП. Конструктивная особенность «механики» – съемная нижняя половина картера сцепления, благодаря чему диск, корзину и выжимной подшипник сцепления можно заменить, не снимая КП. Слабое место «механики» – течь сальника привода включения передач, правда, его месторасположение исключает серьезную потерю масла.

По сравнению с одноклассниками подвеска Kadett достаточно энергоемкая и обеспечивает комфортность езды. К тому же детали ее долговечны.

Реечное рулевое управление имеет хорошую обратную связь. Единственное, что огорчает, – отсутствие на большинстве машин гидроусилителя. Наконечники и рулевые тяги «ходят» очень долго, а рейка (если не рвались пыльники) служит весь срок эксплуатации автомобиля.

Чаще впереди установлены дисковые тормозные механизмы, а сзади – барабанные. Спортивные модификации GT и GSi с мощностью двигателей свыше 100 л. с. оснащены задними дисковыми тормозами. Тормозная система Kadett имеет одно «больное» место – со временем закоксовываются и «прикипают» направляющие суппортов передних дисковых механизмов, поэтому узел нуждается в регулярном обслуживании – смазке направляющих.

Opel Kadett (E) отличает невысокая стоимость как автомобиля, так и его содержания, а благодаря простой конструкции многие операции по его обслуживанию может провести человек, имеющий минимальные автослесарные навыки. Покупать Kadett (E) рекомендуется только в том случае, если машина находилась в руках владельца, который следил за его технической исправностью и, главное, позаботился о защите своего любимца от коррозии.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1991	1990	1989	1988	1987	1986
	Бензиновые						
	Opel Kadett E 1,6, $	4355	3850	3405	2995	2665	2375
	Пробег, тыс. км	208,9	222,6	236,3	250,0	263,7	277,4
	Дизельные						
	Opel Kadett 1,7 D, $	3365	2960	2600	2240	1880	1520
	Пробег, тыс. км	193,7	206,4	219,1	231,8	244,5	257,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,2 л (55 л. с.)** ◆ **1,3 л (60 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)** распр. впр. **1,4 л (60 л. с.)** ◆ **1,6 л (82 л. с.)** ◆ **1,8 л (112 л. с.)** ◆ **1,8 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,6 л (55 л. с.)** ◆ **1,7 л (57 л. с.)**



Альтернатива: VW Golf II, Renault 19, Ford Escort I

История

До: Opel Kadett (D) 1979–1984 г. в.

09.84 Дебют 3- и 5-дверных хэтчбеков Opel Kadett (E)
03.85 Кабриолет
09.85 5-дверный универсал и 4-дверный седан
10.85 Двигатель 1,8 л (115 л. с.)
09.85 Спортивная версия GSi
09.86 Гамма двигателей дополнена 1,6 л (82 л. с.) и 2,0 л (115 л. с.) с катализатором
10.87 Opel Kadett (E) GSi 16V с двигателем 2,0 л (150 л. с.)
03.90 Рестайлинг. В стандарте версий GT и GSi – система ABS
03.90 Бензиновые двигатели 1,8 л (112 л. с.), 1,3 л (60 л. с.) и дизель 1,7 л (57 л. с.)

После: Opel Astra (F) 1991–1998 г. в.

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля и его обслуживания** ● **Комфортная и надежная подвеска** ● **Большой багажник**

– **Низкая стойкость к коррозии** ● **Ресурс многих узлов и агрегатов на исходе** ● **Простоватый салон** ● **Узкая «галерка»**

АВТО magazine

Читайте в номере:

В шаге от прошлого



✓ НАЙНОВІШІ ціни на автомобілі від автосалонів.

✓ ІНФОРМАЦІЯ про наявність автозапчастин у магазинах.

✓ АДРЕСИ та ПОСЛУГИ станцій технічного обслуговування.

15 000 ОГОЛОШЕНЬ В ОДНОМУ НОМЕРІ

ТОВ «Агентство стратегічного партнерства»

тел.: (044) 461-99-35

Opel Astra (F) 1991–1998



В 1991 году на смену весьма популярному, но вместе с тем имеющему немало нареканий на качество и надежность семейству Opel Kadett пришла новая генерация моделей гольф-класса со звучным названием Astra (от лат. – «звезда»). Это имя подчеркивало стремление компании из Рюссельхайма изменить негативный имидж предшественника.

Одновременно была представлена широкая гамма модификаций первого поколения Opel Astra (F), состоящая из 3- и 5-дверных хэтчбеков, кабриолета, 4-дверного седана, 5-дверного универсала Caravan и его коммерческой 3-дверной версии для перевозки грузов (без остекления задней части). Тогда же дебютировали и спортивные модификации: GT, оснащенная 2,0-литровым двигателем (115 л. с.), и наиболее мощная 16-клапанная GSI – 2,0 л (150 л. с.). Кстати, почитателям «заряженных» машин весьма интересно будет узнать, что версия GSI выпускалась не только в традиционной модификации (3-дверный хэтчбек), но и как 5-дверный универсал Caravan.

Astra (F) защищена от коррозии намного лучше, чем Kadett, хотя на машинах первых годов выпуска ржавчина все же может появиться – на порогах, колесных арках, а также углах крыльев и дверей.

Для отделки салона использованы привлекательные обивочные материалы, сиденья достаточно комфортабельны и обладают хорошей боковой поддержкой. Приборная панель весьма элегантна, а центральная консоль для большего удобства водителя немного развернута в его сторону.

Внутри вполне нормально разместятся четыре человека, а вот троим на «галерке» будет тесно. Кроме того, критике можно подвергнуть и высоту спинки заднего дивана: даже у людей ростом метр семьдесят лопатки находятся как раз на уровне ее верхнего края. А вот на передних сиденьях удобно устроятся даже высокие пассажиры. Замечание по поводу обзорности есть к 3-дверному хэтчбеку – при боковых маневрах несколько ухудшает видимость широкая средняя стойка.



Для всех модификаций характерен несовершенный указатель уровня топлива, часто искажающий реальное количество бензина в баке, а также нередко отказывающие из-за некачественного соединения штекерных разъемов электростеклоподъемники и центральный замок.

Приверженцев многофункциональных автомобилей гольф-класса, несомненно, заинтересует тот факт, что размеры багажного отделения Opel Astra одни из наибольших среди одноклассников. К примеру, объем багажника у хэтчбеков составляет 340/1200 л, у VW Golf III – 330/1162, у Renault 19 – 386/1310. У Astra Caravan – 500/ 1630, а у Golf Variant – 465/1425.

Astra оснащалась широкой гаммой 4-цилиндровых двигателей: для нее были предназначены 10 бензиновых агрегатов – начиная от самого слабенького объемом 1,4 л и заканчивая «заряженным» 16-клапанным 2,0-литровым мотором, а также 2 дизеля – родной «опелевский» объемом 1,7 л и японский турбодизель Isuzy 1,7 л. В среднем моторесурс составляет 250–300 тыс. км.

Газораспределительный механизм всех агрегатов приводится в действие зубчатым ремнем, который рекомендуется менять через каждые

История

До: Opel Kadett (E) 1984–1991 г. в.

09.91 Дебют Opel Astra (F)

03.93 Кабриолет Opel Astra Cabrio

08.93 16-клапанные двигатели ECOTEC: 1,4 л (90 л. с.), 1,6 л (100 л. с.)

01.94 В стандарте электростеклоподъемники, гидроусилитель, передние airbag

08.94 Рестайлинг. Новый турбодизель 1,7 л (82 л. с.)

02.95 Модернизация системы ECOTEC. Новые «16-клапанники»: 1,8 л (116 л. с.) и 2,0 л (136 л. с.)

07.97 ABS вошла в базовое оснащение

После: Opel Astra (G) с 1998 г.







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Opel Astra (F) 1,4i, $	**7565**	**6455**	**5555**	**4685**	**4075**	**3630**
	Пробег, тыс. км	132,0	148,0	164,0	180,0	196,0	212,0
	Дизельные						
	Opel Astra (F) Caravan 1,7 TD, $	**8010**	**7155**	**6435**	**5815**	**5260**	**4650**
	Пробег, тыс. км	138,6	155,4	172,2	189,0	205,8	222,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. моновпр.: **1,4 л (82 л. с.)** ◆ **1,6 л (71 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** распр. впр.: **1,4 л (60 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V ECOTEC (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V ECOTEC (100 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V ECOTEC (116 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V ECOTEC (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,7 л (60 л. с.)** ◆ **1,7 л Turbo (82 л. с.)**

60 тыс. км вместе с натяжным роликом. «Помпа» долго не служит (в среднем 60–80 тыс. км), поэтому ее желательно заменить вместе с ремнем ГРМ, который ее задействует.

При покупке бензиновых версий лучше отдать предпочтение 8-клапанным агрегатам, так как «16-клапанники» объемом 1,4 л (90 л. с.) и 1,6 л (100 л. с.), оснащенные системой управления двигателем ECOTEC, недостаточно тяговиты на низких оборотах. А вот моторы ECOTEC объемом 1,8 л (116 л. с.) и 2,0 л (136 л. с.) лишены этого недостатка, поскольку в 1995 году эта система была модернизирована. В «8-клапанниках» нередко подтекает масло из-под прокладки крышки головки блока цилиндров. Во всех без исключения моторах частенько течет масло из-под негерметичного уплотнительного кольца распределителя зажигания.

Желающим приобрести дизельную модификацию лучше остановить свой выбор на турбодизеле Isuzy 1,7 л (82 л. с.), поскольку дизель 1,7 л (60 л. с.) недостаточно мощный, особенно для 1135-килограммового универсала Caravan. Вместе с тем у «японца» есть одна особенность, несколько удорожающая стоимость его обслуживания, – со временем в двигателе необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов с помощью специальных шайб.

Большая часть автомобилей оборудовалась 5-ступенчатой механической КП, намного реже встречаются Astra с 4-ступенчатым «автоматом». Слабое место механических коробок – со временем выходит из строя палец штока переключения передач, что затрудняет включение, а также могут подтекать сальник кулисы и сальники полуосей. Хотя производитель и не рекомендует менять масло в «механике», а лишь при необходимости доливать, специалисты фирменной СТО для обеспечения долговечной работы коробки передач советуют менять в ней масло через каждые 100 тыс. км пробега.

Тросовый привод сцепления надежен и в процессе эксплуатации, как правило, проблем не создает. В среднем диск, корзина сцепления и выжимной подшипник выхаживают 150–200 тыс. км.

Что же касается «автоматов», то в них следует менять масло вместе с фильтром через каждые 60 тыс. км при нормальной эксплуатации и через 40 тыс. км – при интенсивной.

Подвеска в меру мягкая и энергоемкая. Слабые места – стойки стабилизатора, которые при попадании в большую яму могут оторваться, и вертикальный сайлент-блок переднего рычага (в среднем служит 60 тыс. км). Шаровые опоры и сайлент-блоки задней балки долговечны – могут выходить около 150 тыс. км.

Реечное рулевое управление обладает хорошей информативностью. Автомобили, выпущенные после 1994 года, оснащались гидроусилителем. Стоит отметить, что этот узел Astra не очень надежен, так как в нем нередко могут подтекать сальники рулевой рейки и насос усилителя. Со временем разбивается и втулка рулевого механизма.

Тормозная система весьма эффективна, к тому же машины последних годов выпуска в стандартной комплектации оснащались системой ABS. В большинстве своем Astra имеют передние дисковые тормозные механизмы и задние барабанные, а спортивные модификации – передние и задние дисковые. В «барабанниках»» нередко дают течь манжеты рабочих цилиндров.

Несмотря на недостатки, Opel Astra (F) обладает важными положительными качествами: невысокой стоимостью как самой машины, так и ее запчастей и обслуживания, а также наличием широкого выбора модификаций и силовых агрегатов.



Альтернатива:
VW Golf III, Mazda 323 (BA), Ford Escort II

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля, запчастей и обслуживания** ● **Широкий выбор силовых агрегатов** ● **Вместительное багажное отделение** ● **Энергоемкая подвеска**

– **Недостаточная коррозионная стойкость** ● **Узкая «галерка»** ● **Недолговечность «помпы», стоек стабилизаторов и рулевого механизма** ● **Течи масла в двигателях и КП** ● **Возможна потеря герметичности рабочего тормозного цилиндра**

Opel Astra (G)

с 1998





Несмотря на немецкие «корни», Opel Astra (G) без натяжки можно назвать украинским автомобилем. В 2003 году на «АвтоЗАЗе» была налажена крупноузловая сборка этих машин, а уже через год стартовало полномасштабное производство 4-дверного седана, получившего собственное название – Classic.

Широкая гамма модификаций Opel Astra (G) включает 7 кузовов. Наиболее популярными в Украине стали 5-дверные хэтчбеки и 4-дверный седан. В отличие от предшественницы, кузова Astra (G) оцинкованы. Ржавчины не встретишь даже на машинах первых годов выпуска. Грузовые отсеки – средние по сравнению с одноклассниками.

Салон Astra (G) один из наиболее просторных в своем классе. На заднем сиденье смогут удобно устроиться даже высокие пассажиры. Вместе с тем, качество отделочных материалов не идеальное. Так, со временем в салоне появляется скрип, создаваемый пластиковой обшивкой передних стоек и обшивкой потолка, а также протирается защитный кожух рычага переключения передач. Можно придраться и к обзорности, которую при боковых маневрах немного ограничивают передние стойки. Чаще у нас встречаются машины в хороших комплектациях – с центральным замком, подушками безопасности, кондиционером, ABS и стеклоподъемниками.

В Украине эксплуатируются преимущественно бензиновые версии Astra (G). В двигателях ECOTEC из-за использования некачественного топлива образуется нагар на свечах и возрастает нагрузка на электронный модуль зажигания, что выводит его из строя. Отмечены проблемы с выпускным коллектором – он перегревается, из-за чего возможна его деформация и появление трещин. Причем в 1,6- и 1,8-литровых агрегатах коллектор выполнен как единый узел вместе с катализатором (фирменная запчасть – $955). Более того, в 1,6-литровом моторе езда на некачественном топливе приводит еще и к образованию нагара на клапанах. В бензиновых и дизельных моторах могут выйти из строя клапаны рециркуляции отработавших газов. «Помпа» приводится в действие ремнем ГРМ, и ее желательно менять вместе с ремнем каждые 60 тыс. км, так как по опыту эксплуатации два срока службы ремня водяной насос не выхаживает.

Большинство машин, колесящих по нашим дорогам, оснащены механической 5-ступенчатой КП. В «механике» автомобилей с пробегом свыше 100 тыс. км отмечен повышенный износ втулки и «пальца» кулисы переключения передач, что проявляется в повышенном люфте рычага КП. На машинах первых годов выпуска могут дать течь сальники полуосей.

Подвеска Astra (G) в меру жесткая. Передняя – независимая типа McPherson, а сзади – полузависимая балка. Многие детали подвесок могут выходить около 100 тыс. км (такой ресурс у сайлент-блоков передних рычагов и задней балки, шаровых опор). Меньше служат только недорогие втулки стабилизатора поперечной устойчивости – 30–40 тыс. км и стойки стабилизатора – 50–60 тыс. км. Снижает стоимость обслуживания подвески возможность замены сайлент-блоков и шаровых опор отдельно от рычагов. Серьезно ударить по кошельку может только выход из строя подшипников ($200–300), которые меняются в сборе со ступицей.

Реечное рулевое управление оснащено электрогидравлическим усилителем, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости движения. При пробеге за 200 тыс. км разбивается втулка рулевого механизма, не исключена также течь сальников рейки. Рулевые тяги служат долго – 60–80 тыс. км.

Чем привлекает Opel Astra (G)? Прежде всего, своей невысокой стоимостью на фоне остальных конкурентов, а также вполне доступными ценами на запчасти и обслуживание. Если при покупке машины престиж не главное, можно смело выбирать Astra (G).

История

До: Opel Astra (F) 1991–1998 г. в.

01.98 Дебютирует второе поколение Opel Astra (G)

09.99 Представлена «заряженная» версия OPC с бензиновым двигателем объемом 2,0 л 16V (160 л. с.)

01.00 Мощность бензиновых двигателей объемом 1,2 л 16V, 1,6 л и 1,8 л 16V увеличена на 10 л. с. На смену мотору 2,0 л 16V пришел агрегат объемом 2,2 л 16V

01.03 В Украине (Запорожье) начата крупноузловая сборка Opel Astra (G)

08.03 Дебютирует третье поколение Opel Astra (H)

01.04 В Запорожье стартует полномасштабное производство 4-дверного седана Astra Classic

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Opel Astra (G) 1,4, $	14225	13175	12135	11090	10045	9000
	Пробег, тыс. км	0,0	26,2	43,8	61,2	78,8	96,2
	Дизельные						
	Opel Astra (G) 1,6i Caravan, $	15360	14320	13275	12230	11175	10135
	Пробег, тыс. км	0,0	28,0	46,8	65,5	84,1	102,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,2 л 16V (65/75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (90 л. с.)** ◆ **1,6 л (75/85 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (115/125 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (160 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (190 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (147 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,7 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (82 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (101 л. с.)**

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость по сравнению с конкурентами ● Хорошая коррозионная стойкость ● Просторный салон ● Долговечная подвеска

Минусы: Скрип обшивки салона ● Передние стойки немного ограничивают обзорность ● Возможен выход из строя электронного модуля зажигания, выпускного коллектора и клапанов рециркуляции отработавших газов (ECOTEC) ● При больших пробегах возникают проблемы с рулевым и МКП ● Дорогостоящая замена ступичных подшипников



Альтернатива: VW Golf IV, Renault Megane I, Ford Focus I

Opel Vectra (A)

1988–1995





Opel Vectra (A) почти всем хорош, хотя ему все же свойственен один, но очень существенный недостаток, из-за которого с ним не хотят связываться многие автолюбители.

Главный недостаток этого автомобиля – низкая коррозионная стойкость. На всех Vectra (A) быстро «выгнивают» арки задних крыльев, ржавеют арки передних крыльев, пороги, нижние канты дверей, а также упорные чашки задних стоек. Зато багажное отделение – одно из наибольших среди одноклассников.

Внутри очень уютно, все элементы тщательно подогнаны, обивочные материалы достаточно долговечны, а пластиковые детали хорошего качества. Салон также порадует множеством карманов, ниш и бардачков, легким доступом изнутри машины к содержимому багажника – за подлокотником спинки заднего дивана сделан маленький лючок, а также удобными передними сиденьями, которые даже в дешевых комплектациях имеют хорошую боковую поддержку. Единственный недостаток салона – подлокотники дверных карт со временем трескаются.

Линейка силовых агрегатов Vectra (A) очень разнообразна: она состоит из одиннадцати бензиновых 4- и 6-цилиндровых моторов и трех 4-цилиндровых дизельных. Поэтому даже наиболее требовательный покупатель сможет подобрать приемлемый вариант. В среднем при нормальной эксплуатации и своевременном техобслуживании до капремонта силовые агрегаты выхаживают 250–300 тыс. км. Газораспределительный механизм всех двигателей приводится в действие зубчатым ремнем, который рекомендуется менять через каждые 60 тыс. км вместе с натяжным и обводными роликами. Во время этой процедуры специалисты фирменной СТО рекомендуют сменить и водяной насос, который также приводится в действие ремнем ГРМ. По опыту эксплуатации два срока службы ремня ГРМ «помпа» не выхаживает, а ее выход из строя грозит обрывом ремня и выходом двигателя из строя. Конструктивно «роковая» встреча клапанов с поршнями исключена лишь в «8-клапанниках» объемом 1,6 и 2,0 л. Кроме немецких дизелей на Vectra (A) применялся и японский агрегат TC4EE1, позаимствованный у Isuzu. Этот 1,7-литровый турбодизель считается более надежным и долговечным, нежели его немецкие собратья, хотя он более требователен к обслуживанию – со временем в нем необходимо регулировать тепловые зазоров клапанов. Во всех остальных двигателях установлены гидрокомпенсаторы.

Автомобили оснащались 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. «Автомат» при грамотной эксплуатации и своевременном обслуживании достаточно надежен, «механика» же способна создать проблемы. Так, со временем разбивается втулка кулисы, что проявляется затрудненным включением передач. Может также потерять герметичность сальник кулисы. Большинство Vectra (A) переднеприводные, полноприводные модификации 4x4 встречаются крайне редко. От покупки Vectra 4x4 лучше отказаться, так как большинство деталей полноприводной трансмиссии в силу возраста этой машины могут потребовать ремонта, а он обходится очень дорого.

Подвеска Vectra (A) энергоемкая. Передняя – независимая типа МакФерсон со стабилизатором поперечной устойчивости, а задняя – полузависимая. Все детали подвесок достаточно надежны – передние сайлент-блоки могут прослужить около 100 тыс. км, задние – 150 тыс. км. Единственным слабым местом передней подвески является стойка стабилизатора, которая в случае попадания в большую яму может оторваться. В задней подвеске частенько ломаются пружины.

Рулевое управление реечного типа обеспечивает высокую четкость управления и неплохую обратную связь. В зависимости от модификации рулевое могло оснащаться гидроусилителем. При езде по нашим дорогам со временем разбивается втулка рейки. Эта неисправность сопровождается стуком при проезде неровностей. Кроме того, могут дать течь сальники рулевой рейки и насос усилителя. Хотя эта «болезнь» не смертельная – все эти узлы ремонтируются, и отечественные специалисты дают год гарантии на выполненную работу.

Если бы не низкая коррозионная стойкость, у Opel Vectra (A) были бы все шансы стать лидером среди одноклассников. Ведь у него для этого есть много козырей – невысокая стоимость автомобиля и его обслуживания, неприхотливость, широкий выбор силовых агрегатов, уютный салон и мягкая подвеска.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	Opel Vectra (A) 1,6i, $	6215	5525	4935	4440	4000	3680
	Пробег, тыс. км	189,0	205,8	222,6	239,4	256,2	273,0
	Дизельные						
	Opel Vectra (A) 1,7 D, $	5610	4830	4270	3710	3150	2590
	Пробег, тыс. км	189,0	205,8	222,6	239,4	256,2	273,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,4 (75 л. с.)**; моновпр.: **1,6 (71 л. с.)**
распр. впр.: **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,6 л (82 л. с.)** ◆ **1,8 л (88 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (204 л. с.)**
6-цилиндровый распр. впр.: **2,5 л (170 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,7 л (57 л. с.)** ◆ **1,7 л (60 л. с.)** ◆ **1,7 л Turbo (82 л. с.)**

История

До: Opel Ascona 1981–1988 г. в.

08.88 Старт новой модели – 4-дверного седана Opel Vectra (A)
03.89 Появились 5-дверные хэтчбеки
04.89 Моторы объемом 1,4 л (75 л. с.), 1,6 л (82 л. с.)
08.89 Спортивная модификация Vectra 2000 16V
04.92 Наиболее мощная модификация 2,0 л Turbo (204 л. с.). Серийно все Vectra оснастили ABS
11.92 Рестайлинг модели. В базовое оснащение вошел водительский airbag и брусья жесткости в дверях
02.93 Двигатель V6 объемом 2,5 л (170 л. с.)
09.93 Полноприводная модификация 2,0 л Turbo 4X4
01.94 В стандарте пассажирский airbag. Начата установка мотора семейства Ecotec 2,0 л 16V (136 л. с.)

После: Opel Vectra (B) 1995–2001 г. в.

Итоги

+ **Вместительное багажное отделение** ● **Уютный салон** ● **Большой выбор силовых агрегатов** ● **Комфортабельная подвеска**

– **Низкая антикоррозионная устойчивость** ● **Плохое качество задних пружин** ● **Недолговечность стоек стабилизаторов** ● **Разбивается втулка кулисы переключения передач и рулевой рейки** ● **Может дать течь сальник кулисы, рулевой рейки и насоса ГУР**



Альтернатива:
VW Passat (B3), Peugeot 405, Nissan Primera (P10)

Opel Vectra (B) 1995–2001



Одно из наиболее важных достоинств второго поколения Opel Vectra (B) в том, что эта машина лишена недостатка, присущего всем моделям компании Opel 80-х – 90-х годов, – низкой стойкости к коррозии.

До рестайлинга 1999 года Opel Vectra (B) не были оцинкованы, но компания предоставляла на них 6-летнюю гарантию от сквозной коррозии. Затем их кузова начали изготавливать из оцинкованного металла, и срок гарантии увеличился до 10 лет. По заверениям консультировавших нас работников фирменной СТО, даже на автомобилях первых годов выпуска, эксплуатирующихся в Украине, сложно найти следы ржавчины.

Салон автомобиля скроен добротно – в первую очередь об этом свидетельствует благородное, «мягкое», как у холодильника, захлопывание дверей (для улучшения шумо- и пылезащитных качеств уплотнители установлены не только в дверном проеме, но и по кромке дверей). Все в салоне тщательно подогнано. Большинство деталей выполнены из мягкого пластика, что снижает вероятность травм при авариях и исключает появление посторонних шумов. Хотя все же полностью избавиться от последних не удалось – даже в практически новых автомобилях сиденья начинают неприятно скрипеть при проезде неровностей, а элегантные вытянутые наружные зеркала заднего вида на высоких скоростях (за 130 км/ч) из-за специфической формы корпуса создают хорошо слышимый аэродинамический шум. Кстати, на нынешнем, третьем поколении Vectra (C) от применения подобных деталей создатели отказались, установив традиционные зеркала-«лопухи». Есть небольшие претензии и по поводу обзорности, которую несколько перекрывают широкие передние стойки и большие задние подголовники.

А вот система вентиляции и отопления салона продумана хорошо, и даже для задних пассажиров подведены отдельные дефлекторы обдува. В некоторых модификациях, оборудованных кондиционером или климат-контролем, внутри бардачка встречается так называемая холодильная камера, в которую через специальную заслонку нагнетается холодный воздух. Все в порядке у автомобиля и с пассивной безопасностью – аэрбеги для водителя и переднего пассажира устанавливаются в стандартной комплектации.



По сравнению с Vectra (A) объем багажника у седана Vectra (B) уменьшился на 30 л (530 против 500 л соответственно), а вот в хэтчбеке наоборот – стал на 20 л больше (480 против 460 л).

Чего-чего, а проблем с выбором наиболее подходящего типа двигателя у покупателей не возникнет. Для Vectra (B) предлагают 9 бензиновых силовых агрегатов мощностью от 75 до 170 л. с. (4- и 6-цилиндровые) и 4 турбодизельных 4-цилиндровых мотора – от 82 до 125 л. с., оснащенных системой непосредственного впрыска топлива. А 125-сильный двигатель оборудован еще и интеркулером.

Все 16-клапанные бензиновые моторы оснащены так называемой экологически чистой системой управления двигателем Ecotec, обеспечивающей низкое содержание вредных веществ в отработавших газах и топливную экономичность. К тому же агрегаты объемом 1,6 л (101 л. с.), 1,8 л (125 л. с.), 2,2 л (147 л. с.) и 2,6 л (170 л. с.) оборудованы системой зажигания с единым электронным модулем для всех свечей. Такая конструкция позволила исключить вероятность возникновения дефектов, типичных для традиционных систем зажигания (с единой катушкой зажигания, «трамблером» и высоковольтными проводами) и значительно повысить надежность и качество работы этой системы.

Моторесурс при правильной эксплуатации в среднем составляет 250–300 тыс. км. Вместе с тем, по утверждению мотористов фирменной

История

До: Opel Vectra (A) 1988–1995 г. в.

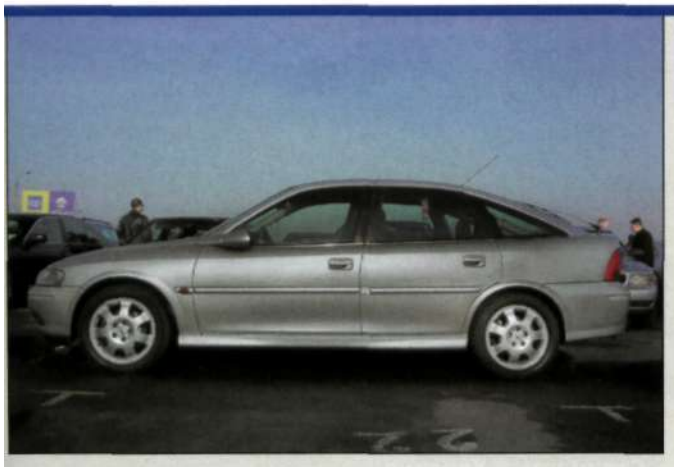
07.95 Представлены седан и хэтчбек Opel Vectra (B)

08.96 5-дверный универсал Caravan

02.99 Рестайлинг модели

01.00 С производства снят бензиновый мотор 1,6 л (75 л. с.), 2,0 л 16V (136 л. с.) и V6 объемом 2,5 л 24V (170 л. с.), вместо которого появился новый V6 – 2,6 л 24V (170 л. с.). Дебютирует 2,2-литровый турбодизель – 16V (125 л. с.), а мощность 1,8-литрового агрегата выросла до 125 л. с.

После: Opel Vectra (C) с 2001 г.







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Opel Vectra (B) 1,8i, $	**14730**	**13105**	**11505**	**10125**	**8845**	**7730**
	Пробег, тыс. км	96,6	115,0	133,4	151,8	170,2	188,6
	Дизельные						
	Opel Vectra (B) 2,0 TD, $	**15425**	**14035**	**12415**	**11025**	**9760**	**8510**
	Пробег, тыс. км	96,6	115,0	133,4	151,8	170,2	188,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (125 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (147 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,5 л 24V (170 л. с.)** ◆ **2,6 л 24V (170 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,7 л Turbo (82 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (82 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (101 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V Turbo (125 л. с.)**

СТО, основные проблемы с агрегатами Vectra (B) в наших условиях эксплуатации возникают из-за низкого качества топлива. По этой причине образуется нагар на свечах и возрастает нагрузка на электронный модуль зажигания, что нередко приводит к выходу его из строя. Также его может «убить» несвоевременная замена свечей или же если владелец часто дает «прикурить» со своего аккумулятора соседу по гаражу. Модуль не ремонтируется, а новый стоит недешево – около $200.

Из-за использования низкооктанового топлива отмечены проблемы с выпускным коллектором – он перегревается, что приводит к его искривлению и появлению трещин. Причем в 1,6- и 1,8-литровых агрегатах коллектор выполнен как единый узел вместе с катализатором (фирменная запчасть – $955). Выходят из строя клапаны рециркуляции отработавших газов ($154). Кроме того, в 1,6-литровом моторе езда на низкооктановом топливе приводит еще и к образованию нагара на клапанах. Свидетельство тому – двигатель «троит», не развивает максимальной мощности и потребляет много топлива. В данном случае требуется ремонт головки блока цилиндров – а это дорогое удовольствие. И чтобы вам не подсунули «укатанный» агрегат, перед покупкой автомобиля рекомендуется провести квалифицированную диагностику его «сердца». В дизельных моторах также отмечены выходы из строя клапанов рециркуляции отработавших газов. В большинстве агрегатов водяной насос приводится в действие ремнем ГРМ, и эти детали необходимо заменять вместе, так как два срока службы ремня «помпа» не выхаживает.



Альтернатива: Mazda 626 (GF), Peugeot 406, Nissan Primera (P11)

Автоматические КП японского производства, применяемые на всех Vectra (B), надежны, и при грамотной эксплуатации проблем с ними не возникает. А вот в «механике» со временем разбивается втулка кулисы переключения передач и может потерять герметичность сальник кулисы. Хотя восстановление статус-кво обходится недорого.

Для улучшения характеристик ходовой части в Vectra (B) применили многорычажную заднюю подвеску. За счет этого машина стала более комфортабельной и устойчивой на дороге, нежели предшественница. Но вместе с тем есть и негативные последствия: высокая стоимость обслуживания и недолговечность «многорычажки» – каждые 60–80 тыс. км нужно менять шаровые втулки задних рычагов. Такой же срок службы (60–80 тыс. км) и у втулок заднего стабилизатора поперечной устойчивости. Подшипник задней ступицы способен «пробежать» достаточно долго, но если выйдет из строя, готовьтесь к расходам – он меняется только в сборе со ступицей.

Передняя подвеска намного практичнее в эксплуатации: сайлентблоки рычагов и опорные подшипники передних стоек «выхаживают» 100–150 тыс. км, шаровые опоры, меняющиеся отдельно от рычагов, – до 150 тыс. км. Чаще всего придется менять втулки переднего стабилизатора – через 40–50 тыс. км, а вот стабилизаторные стойки служат дольше – 80–100 тыс. км.

Реечное рулевое управление, оснащенное гидроусилителем, очень четкое, но ему присущи недостатки, характерные и для других моделей Opel. Так, на машинах с большим пробегом (свыше 200 тыс. км) разбивается втулка рулевого механизма, а также нередко подтекают сальники рулевой рейки и насос усилителя.

Покупку Opel Vectra (B) можно порекомендовать семейным людям, ценящим удобство и желающим быть владельцем относительно современного и достаточно надежного транспортного средства. Еще один важный плюс Vectra (B) по сравнению со многими конкурентами – более доступная стоимость автомобиля и его обслуживания.

Итоги

+ Доступная по сравнению с конкурентами стоимость автомобиля, запчастей и обслуживания ● Широкий выбор силовых агрегатов ● Хорошая коррозионная стойкость ● Удобный и просторный салон ● Вместительный багажник ● Энергоемкая и комфортная подвеска

– Скрип передних сидений ● Передние стойки и задние подголовники немного ухудшают обзорность ● Возможны проблемы с моторами объемом 1,6 л (101 л. с.), 1,8 л (116 л. с.), 2,0 л (136 л. с.) ● Недолговечная задняя многорычажная подвеска и рулевой механизм ● Разбивается втулка кулисы переключения передач и дает течь сальник кулисы

Opel Omega (A)

1986–1993





Времена популярности Omega (A) уже позади — ее постепенно вытеснило второе поколение этой модели, которое встречается на рынке подержанных автомобилей намного чаще. Но Omega (A) все еще вызывает интерес у автомобилистов, подыскивающих большое и комфортное транспортное средство за небольшие деньги.

У Omega (A) есть недостаток, характерный для всех старых Opel – подверженность коррозии. Сильнее всего ржавеют арки задних крыльев, пороги, нижние канты дверей, а также места в области упорных чашек передних стоек. Хотя коррозионная стойкость машин, выпущенных после 90-х годов, все же несколько лучше.

Салон достаточно комфортный и просторный. Он 5-местный, а при необходимости сзади поместится и 4 человека. Претензии можно предъявить к системе вентиляции и обогрева салона – в сырую погоду стекла быстро запотевают. Создает проблемы и переключатель режимов работы вентилятора «печки», в котором частенько окисляются контакты или же перегорает шунтовое сопротивление.

Объемы грузовых отсеков седана и универсала – одни из наибольших среди одноклассников тех лет, к тому же седан оснащен трансформируемыми задними сиденьями, что позволяет при необходимости увеличить объем багажника, а этим не могут похвалиться многие конкуренты.

Гамма силовых агрегатов Omega (A) весьма разнообразна, а их моторесурс в среднем составляет 200–400 тыс. км. На машинах первых годов выпуска двигатели уже выкатали свой ресурс и вскоре могут потребовать капремонта, а это удовольствие не из дешевых. В 4-цилиндровых моторах каждые 60 тыс. км при замене ремня ГРМ нужно устанавливать и новую «помпу», которая приводится в действие этим ремнем. Как свидетельствует опыт эксплуатации, водяной насос в среднем имеет такой же срок службы, а его выход из строя грозит «роковой встречей» поршней с клапанами. На машинах с большим пробегом возможна течь масла из-под прокладки клапанной крышки, переднего и заднего сальников распредвала. Дизельные агрегаты плохо заводятся зимой, поэтому предпочтительнее выбирать Omega с бензиновым мотором, оснащенным системой распределенного впрыска топлива. Регулировка и ремонт карбюратора, оснащенного электронной системой управления, – процесс очень хлопотный даже в условиях специализированных СТО.

Omega (A) оснащались 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. «Механика» и «автомат» зарекомендовали себя достаточно надежными. Разве что со временем теряют герметичность сальники полуосей и сальники хвостовиков в коробке передач и редукторе заднего моста.

История

До: Opel Record 1977–1986 г. в.

08.86 Старт Opel Omega (A)
02.87 Дебют Opel Omega 3000 (204 л. с.)
08.87 Двигатель объемом 3,0 л (177 л. с.)
12.87 Модернизация механической КП
09.89 Наиболее мощная версия Evo 3,0 л 24V (230 л. с.)
10.90 Мотор объемом 2,6 л (150 л. с.)

После: Opel Omega (B) 1993–2003 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые					
	Opel Omega (A) 1,8, $	4705	4170	3765	3405	3100
	Пробег, тыс. км	205,4	220,9	236,4	251,9	267,4
	Дизельные					
	Opel Omega (A) 2,3 D Caravan, $	5610	4895	4270	3810	3470
	Пробег, тыс. км	220,0	236,6	253,2	269,8	286,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,8 л (82 л. с.)** ◆ **1,8 л (88 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** распр. впр.: **1,8 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л (115/122 л. с.)** ◆ **2,4 л (125 л. с.)**
6-цилиндровые распр. впр.: **2,6 л (150 л. с.)** ◆ **3,0 л (156/177 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (200 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (204 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (230 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **2,3 л (73 л. с.)** ◆ **2,3 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **2,3 л Turbo (100 л. с.)**

Подвеска отличается хорошей плавностью хода и даже на наших дорогах служит довольно долго. Сайлент-блоки рычагов могут «выходить» до 150 тыс. км, а меньше всего (около 40 тыс. км) служат втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Не очень долговечны и передние подшипники, которые поставляются только в сборе со ступицей.

Рулевое управление Omega (A) характеризуется некоторой вальяжностью, хотя вполне подходит для этого утилитарного автомобиля. Большинство модификаций Omega оснащалось гидроусилителем. Со временем в рулевом в версиях с ГУР могут потерять герметичность сальники рулевого редуктора и насоса усилителя. Хотя на специализированных СТО могут отреставрировать вышедшие из строя детали.

Тормоза Omega очень эффективны и прекрасно справляются со своей задачей, обеспечивая хорошее замедление даже на высоких скоростях. И передние, и задние тормоза – дисковые, причем передние – вентилируемые. На многих модификациях установлена ABS. В тормозных механизмах нередко ржавеют направляющие суппортов, поэтому во избежание проблем их необходимо регулярно смазывать.

Opel Omega (A) и сегодня остается одним из лучших представителей недорогих автомобилей бизнес-класса. В нем отлично сочетаются приемлемая стоимость и функциональность, удобство и умеренный комфорт. К тому же неприхотливость и простота конструкции «немца» делает доступным его содержание для многочисленной армии отечественных автолюбителей. Существенный недостаток этой достаточно надежной машины – кузов подвержен коррозии.

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля и его содержания ● Просторный и комфортный салон ● Вместительный багажник ● Широкая гамма двигателей ● Энергоемкая и долговечная подвеска**

– **Низкая коррозионная стойкость ● При больших пробегах возможны течи масла в двигателе, КП и рулевом ● Недолговечная «помпа» ● Ржавеют направляющие суппортов**



Альтернатива:
Ford Scorpio I, Audi 100, Nissan Maxima (J30)

Opel Omega (B)

1993–2003





Второе поколение Omega (B) выпускалось 10 лет, после чего, к большому сожалению многих приверженцев модели, ее производство решили прекратить. Опустевшее место в бизнес-классе попытались заполнить Opel Signum, созданным на удлиненной платформе Vectra (C), но, как показывает статистика продаж, до популярности Omega (B) этому автомобилю далеко.

Несмотря на то, что в середине 90-х годов Opel существенно улучшил коррозионную стойкость своих моделей, дорестайлинговая Omega (B) все же не избавлена от «рыжей» болезни – ржавчина встречается на колесных арках и порогах нижней части дверных филенок. А вот кузова машин, выпущенных после 1999 года, стали оцинковывать, и следы коррозии на них, как правило, свидетельствуют о том, что автомобили побывали в аварии и подверглись некачественному ремонту.

Интерьер радует совершенством форм и продуманной эргономикой. Рабочее место водителя в Omega (B) отделено от пассажирского выступающей массивной центральной консолью и высоким центральным тоннелем кузова. Впечатление может испортить разве что не совсем качественная сборка салона – не исключено появление скрипов или вибрации обшивки.

Внушительные размеры кузова положительно сказались на вместительности салона. Объем багажника – 530 литров – увеличивается при складывании сидений до 830 л. Низкая кромка позволяет без особого труда загрузить необходимую поклажу. У Caravan вместительность еще больше – 540 л и 1800 л при сложенных задних сиденьях.

Чаще в Украине встречаются бензиновые версии Omega (B). Характерная неисправность бензиновых моторов – прогорание прокладки выпускного коллектора. Иногда из-за перегрева на выпускном коллекторе даже появляются трещины (новая деталь – $163). Довольно часто в системе впрыска топлива бензиновых агрегатов засоряется клапан холостого хода, что приводит к неустойчивой работе двигателя. На некоторых экземплярах после 100 тыс. км пробега отмечены случаи течи заднего сальника коленвала. 2,0-литровые моторы, особенно 8-клапанные, характеризуются как недостаточно мощные для такого большого автомобиля. Однако они проще и дешевле в обслуживании, а также значительно экономичнее, чем их 6-цилиндровые собратья. При покупке подержанной машины специалисты в первую очередь рекомендуют произвести замену ремня ГРМ, выдерживающего 60 тыс. км. Если в 2,0-литровом «8-клапаннике» обрыв ремня не приведет к роковой встрече клапанов с поршнями, то в остальных двигателях эта неприятность повлечет за собой дорогостоящий ремонт.

История

До: Opel Omega (A) 1986–1993 г. в.

03.93 Старт 4-дверного седана и 5-дверного универсала Opel Omega (B)

09.97 Модернизация модели. В серийной комплектации поставляются боковые airbag

09.98 В базовое оснащение вошел кондиционер

08.99 Рестайлинг

11.03 Выпуск Opel Omega (B) прекращен

После: Opel Signum с 2003 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Opel Omega (B) 2,2i, $	20490	18320	16150	14275	12580	10410
	Пробег, тыс. км	66,0	86,3	106,6	126,9	147,2	167,5
	Дизельные						
	Opel Omega (B) 2,5 TD Caravan, $	24255	22110	19965	17820	15675	13530
	Пробег, тыс. км	66,3	86,7	107,1	127,5	147,9	168,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (144 л. с.)**

6-цилиндровые: **2,5 л 24V (170 л. с.)** ◆ **2,6 л 24V (180 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (210 л. с.)** ◆ **3,2 л 24V (218 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровый: **2,2 л 16V Turbo (120 л. с.)**

6-цилиндровый: **2,5 л Turbo (130/150 л. с.)**

Как и предшественник, Omega (B) – заднеприводный автомобиль. Традиционно на выбор предлагались два вида КП: 5-ступенчатая механическая и 4-ступенчатая автоматическая. Претензий к коробкам практически нет: они неприхотливы и долговечны. Производитель рекомендует в «механике» только доливать масло, не меняя его. В механической коробке проблемы с диском сцепления могут возникнуть после пробега в 200 тысяч км. В «автоматах» при сложных режимах эксплуатации (движение с прицепом, езда по плохим дорогам) его замену производить лучше через 60 тысяч км. В обычных условиях замена не производится.

Подвеска Omega (B) отличается хорошей плавностью хода. Меньше всего на наших дорогах «выхаживают» сайлент-блоки передних рычагов – срок их службы составляет 50–60 тыс. км. А вот детали задней подвески служат долго.

При езде по нашим дорогам со временем может выйти из строя сошка маятника рулевого механизма, а на автомобилях с большим пробегом были отмечены течи сальников рулевого редуктора. Правда, у нас научились восстанавливать этот узел и даже дают 1 год гарантии на свою работу.

Opel Omega (B) – удачный выбор за разумные деньги. Покупку этой машины можно порекомендовать прагматичным автомобилистам, которых в первую очередь интересует не престиж их транспортного средства, а его потребительские качества. А они у Omega (B) неплохие. Немаловажный «плюс» – стоимость обслуживания ниже, чем у остальных конкурентов.

Итоги

Плюсы: Удачное соотношение «цена/качество» ● Невысокая стоимость запчастей и обслуживания ● Просторный салон ● Комфортная подвеска ● Трансформируемый и вместительный багажник

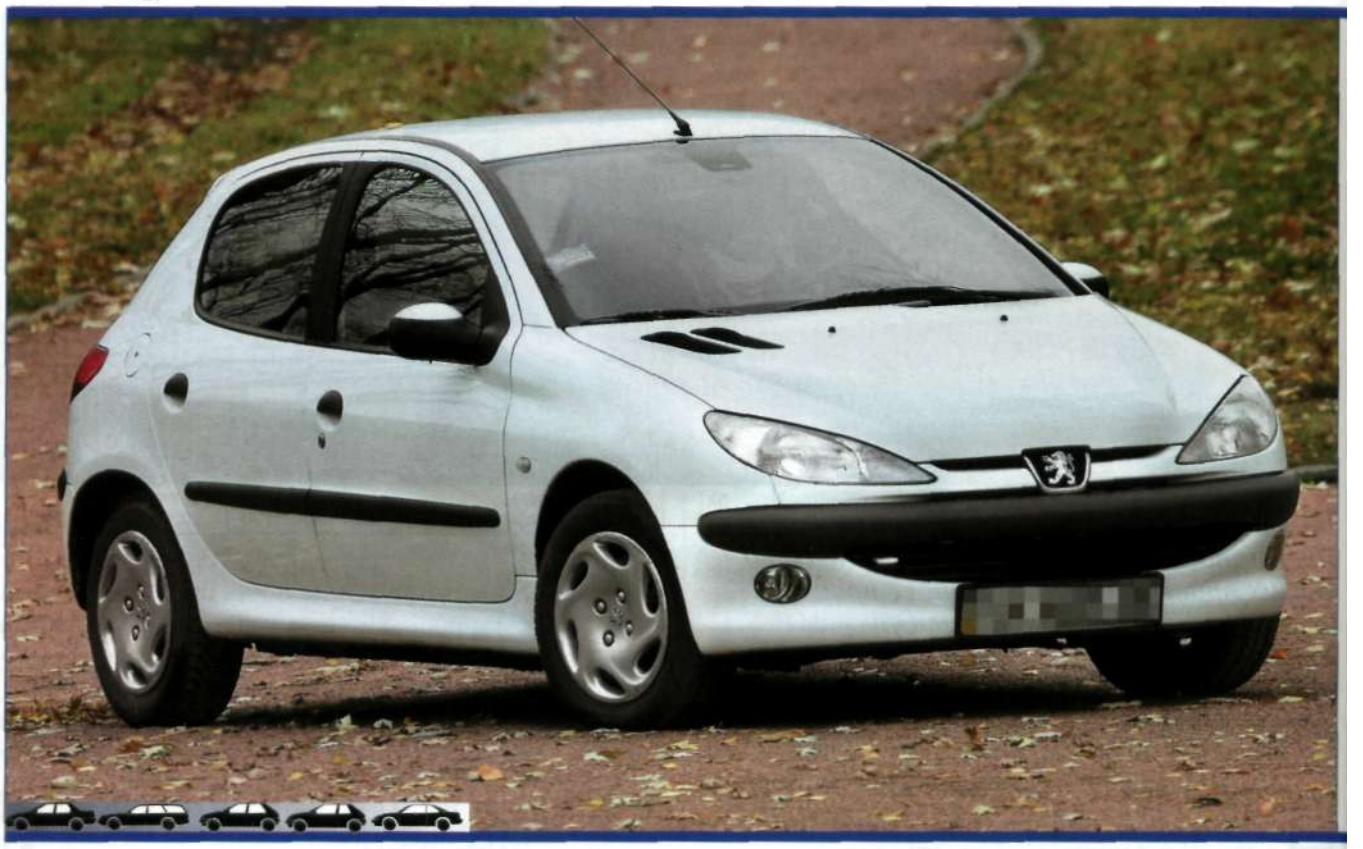
Минусы: Неважная коррозионная стойкость (дорестайлинговые версии) ● Невысокое качество отделочных материалов салона ● Недостаток мощности у 2,0-литровых моторов ● Возможны проблемы с выпускным коллектором и его прокладкой ● Могут дать течь задний сальник коленвала и сальники рулевого редуктора



Альтернатива:
Nissan Maxima (A32), Ford Scorpio II, Peugeot 605

Peugeot 206

с 1998



За годы серийного производства Peugeot 206, стартовавшего в 1998 году, эта модель разошлась по свету тиражом свыше 5 млн. экземпляров. Более того, по причине стойкого спроса на 206-й его производство решили продолжить параллельно с наследником – Peugeot 207.

Такую популярность «львенок» обрел благодаря стильной внешности, надежности и отточенной управляемости. Ведь недаром в чемпионате мира по ралли ему три года подряд не было равных. До прошлого года автомобиль выпускался в четырех вариантах: 3- и 5-дверные хэтчбеки, купе-кабриолет 206 CC, а также универсал SW. В 2006-м году стартовал выпуск 4-дверного седана. Правда, производят эти машины не на родине мушкетеров, а в Иране, и в Украине эти версии уже можно купить. Техническая платформа полностью позаимствована у хэтчбека, причем с минимумом изменений, которые коснулись в основном кузова и тормозной системы. Последнюю адаптировали под возросший вес машины. Длина кузова по сравнению с аналогичным параметром хэтчбека увеличилась на 35,3 см и равен теперь 419 см. Весь прирост пришелся на багажник, «походный» объем которого составляет 384 л, что, естественно, больше, чем у хэтчбека (+ 139 л). Но это еще не все. Он существенно (на 69 л) превосходит по вместительности даже «походный» размер грузового отсека универсала Peugeot 206 SW (315 л).

Универсал Peugeot 206 SW на первый взгляд кажется... трехдверным хэтчбеком! Задние двери замечаешь не сразу – весь фокус в том, что их ручки «замаскированы» в задних стойках и совершенно не бросаются в глаза. Кстати, подобное решение уже было применено на хэтчбеках и седанах Alfa Romeo 147 и 156, но своей актуальности не потеряло. Привлекательно выглядят и задние фонари Peugeot 206 SW, точнее, их форма – кажется, что прямая линия задней оптики слегка «прогибается» под напором встречного ветра. Еще одна интересная черта этого автомобиля: стекло задней двери может открываться независимо от нее. Тут уж сравнение с хэтчбеком совершенно неуместно – ведь подобное решение чаще всего применяется на минивенах или внедорожниках.

История

До: Peugeot 205 1983–1996 г. в.

10.98 Старт новой модели Peugeot 206

11.00 Двигатель объемом 1,6 л 16V (109 л. с.). Дебют кабриолета Peugeot 206 CC

01.02 5-дверный универсал Peugeot 206 SW

2006 4-дверный седан

После: Peugeot 207 с 2006 г. Выпуск 206-го продолжается



Интерьер всех модификаций Peugeot 206 достаточно оригинален. Щиток приборов состоит как бы из двух горизонтальных «восьмерок». Слева частично накладываются друг на друга указатель уровня топлива и тахометр. Справа так же скомпонованы спидометр и индикатор температуры охлаждающей жидкости. При этом спидометр и тахометр оцифрованы не в привычных четных, а в нечетных десятках километров.

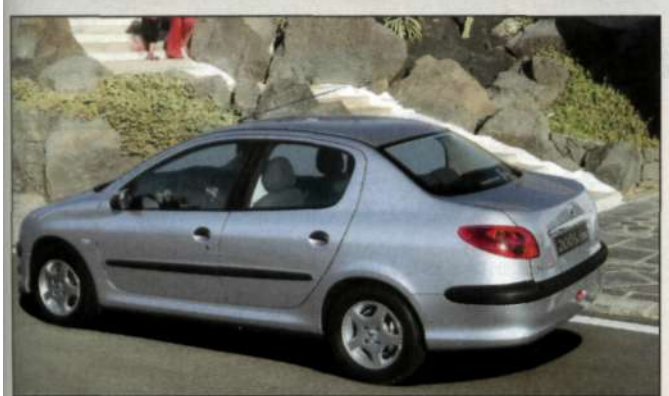
На центральной консоли – магнитола и управление системой кондиционирования и вентиляции. Чтобы изменить настройку радиостанции или громкость музыки, не обязательно отрывать руку от рулевого колеса – справа под рулем есть специальный рычажок дистанционной регулировки.

Посадка на передних сиденьях удобна, и диапазон продольной регулировки вполне достаточный. Спинка подпружинена, и ее наклон настраивается не вращением ручки, а нажатием на фиксатор. Это позволяет быстро регулировать спинку в больших диапазонах. Есть у кресла водителя и вертикальная регулировка, что отнюдь не лишнее. Регулируется и высота рулевой колонки. Кстати, в 206-м кнопка клаксона расположена не на левом подрулевом переключателе, как часто бывает у «французов», а на более привычном месте – на руле.

Для Peugeot 206 предлагалась широкая линейка силовых агрегатов. В Украине наиболее популярны 8-клапанный двигатель объемом 1,4 литра и 1,6-литровый









16-клапанный. Причем обслуживание данных моторов самое дешевое. Все двигатели надежные. Проблемы чаще всего возникают из-за некачественного топлива и неквалифицированного обслуживания на «серых» СТО. Применение плохого бензина приводит к засорению форсунок, выходу из строя катализатора, лямбда-зондов. Многие операции по обслуживанию 206-го лучше доверить профессионалам. Например, даже простая замена топливного фильтра в дизелях HDI требует стерильности – ведь диаметр распылителей форсунок данного агрегата всего 5 микрон, поэтому любая соринка со временем способна стать причиной больших неприятностей. Кроме того, при замене фильтра в систему не должно попасть много воздуха. Если это произойдет, мотор удастся «оживить» только на фирменном сервисе. Ремень ГРМ на всех моторах меняется с интервалом 80 тыс. км.

Автомобили оборудовались как механическими 5-ступенчатыми КП, так и 4-ступенчатыми «автоматами». Последний вариант надежен, а механику «убивают» любители передвигаться по городу на 5-й передаче с черепашьей скоростью. Такая манера езды выводит из строя шестерни 5-й передачи.

Наиболее уязвимые детали в передней подвеске – стойки и втулки стабилизатора поперечной устойчивости, менять которые необходимо каждые 40 тыс. км. В задней каждые 60 тыс. км нужна замена подшипников рычагов торсионной подвески. Если этим пренебречь, придется полностью заменить балку, что значительно дороже. Плюсом является то, что в зависимости от мотора машина оснащалась подвесками разной прочности. Чем тяжелее мотор, тем крепче подвеска.

Рулевое управление отличается остротой, информативностью, хорошей обратной связью и надежностью. Наконечники рулевых тяг служат в среднем 50 тыс. км.

Тормозные механизмы устанавливались разные – в зависимости от версии. Так, на «слабых» сзади применяли «барабаны», а более мощные оснащались дисковыми тормозами. ABS можно было получить в качестве опции. Тормозная система служит без проблем.

В Peugeot 206 прекрасно сочетаются стильная внешность, отточенная управляемость и надежность. В одном авто все эти качества одновременно встречаются нечасто. Благодаря уютному салону и трансформируемому багажнику машина вполне подойдет для молодых семейных автолюбителей, подыскивающих небольшое, но практичное транспортное средство для городской езды. А поклонников тюнинга порадует огромный выбор «обвесов». Некоторые из них внешне делают машину похожей на раллийный болид 206 WRC.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Peugeot 206 1,4i, $	13520	12800	12080	11380	10780	10120
	Peugeot 206 1,4i, $	14040	13320	12600	11920	11260	10620
Пробег, тыс. км		0,0	21,6	36,0	50,4	64,8	79,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,1 л (60 л. с.)** ◆ **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (88 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (109 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (177 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,4 л Turbo (68 л. с.)** ◆ **1,6 л Turbo (109 л. с.)** ◆ **1,9 л (69 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива: Renault Clio II, VW Polo IV, Opel Corsa (C)

Итоги

Большой выбор модификаций
- **Стильная внешность**
- **Отточенное управление**
- **Уютный салон**

Нуждается в квалифицированном обслуживании ● **Требователен к качеству топлива**



Peugeot 306

1993–2001





В Украине Peugeot 306 зарекомендовал себя вполне надежным автомобилем, пригодным для эксплуатации на отечественных дорогах далеко не европейского качества.

Линейка модификаций Peugeot 306 достаточно разнообразна и включает 3- и 5-дверные хэтчбеки, 5-дверный универсал Break, 4-дверный седан и стильный кабриолет, созданный в именитом кузовном ателье Pininfarina. Традиционно для автомобилей этой марки кузов «триста шестого» полностью оцинкован и не подвержен коррозии. Единственное уязвимое место – крепежный болт «запаски», подвешенной снаружи под полом багажника, из-за чего воспользоваться ею в нужный момент удается не всегда. Еще один недостаток – багажник хэтчбеков один из наименьших среди одноклассников – объем составляет всего 340/640 л.

На фоне выразительной внешности интерьер выглядит несколько простовато – отделка салона существенно проигрывает в сравнении с многочисленными конкурентами, неудачно выполнена форма приборной панели со стороны переднего пассажира – она плоская и под углом «спадает» к низу «торпедо». Зато задние сидения «пыжика» удобны – свободного места от коленей до спинок передних кресел вполне достаточно даже для высоких пассажиров. У хэтчбеков и универсалов обзорность великолепная. А вот у седана видимость назад ухудшают подголовники и высокая задняя полка. Со временем появляется шум в дверных замках. Характерное уязвимое место всех автомобилей – жгут электропроводов, проходящий между дверью и ее стойкой, провода в котором со временем переламываются.

При грамотной эксплуатации моторесурс двигателей составляет около 300 тыс. км. Каждые 80 тыс. км все силовые агрегаты нуждаются в комплексном обслуживании – замене ремня ГРМ, регулировке тепловых зазоров клапанов (2,0-литровые бензиновые версии исключение), проверке состояния «помпы», а дизельные – еще и в очистке и регулировке давления топливных форсунок и проверке состояния сальника топливного насоса. Характерная неисправность «инжекторных» версий – засорение регулятора холостого хода.

Чаще всего у нас встречаются Peugeot 306, оснащенные механической 5-ступенчатой КП, хотя нередко попадаются экземпляры с 4-ступенчатым «автоматом» и даже с 6-ступенчатой «механикой». Оба типа коробки передач надежны, однако все же стоит обратить внимание, что во всех КП со временем могут дать течь сальники полуосей. Обрыв пыльников ШРУСов приводит к выходу из строя «гранат», которые меняются только в комплекте с полуосью.

Peugeot 306 вправе гордиться тем, что на нем впервые в данном классе автомобилей была применена задняя пассивно подруливающая подвеска. Функцию подруливания осуществляют мягкие сайлент-блоки торсионной балки, немного доворачивая ее в сторону поворота. Благодаря этому автомобиль великолепно «держит» дорогу даже на крутых виражах. При установке неоригинальных сайлент-блоков задняя подвеска теряет свои уникальные качества. Специалисты рекомендуют каждые 60 тыс. км контролировать состояние игольчатых подшипников торсионной балки. Если ездить на «убитых» подшипниках, можно вывести из строя всю балку. При езде по нашим дорогам переднюю подвеску придется перебирать в среднем каждые 60–80 тыс. км. Столько «выхаживают» стойки стабилизатора поперечной устойчивости и сайлент-блоки рычагов. Кстати, эти детали поставляются только в комплекте с рычагами, но по желанию заказчика сайлент-блоки можно перепрессовать.

Настройка рулевого управления Peugeot 306 отличная. В процессе эксплуатации через 50 тыс. км придется менять наконечники рулевых тяг. А вот на машинах с пробегом более 200 тыс. км может износиться крестовина рулевого вала.

Маломощные версии оснащаются передними дисковыми тормозными механизмами и задними барабанными, а машины с объемом двигателя свыше 1,6 л – всеми дисковыми тормозными механизмами. В задних барабанных механизмах со временем может заржаветь механизм самоподвода тормозных колодок.

История

До: Peugeot 309 1986–1993 г. в.

01.93 Старт 3- и 5-дверных хэтчбеков новой модели Peugeot 306

08.93 Кабриолет

01.95 4-дверный седан

07.96 «Заряженная» версия GTI

08.97 Рестайлинг. 5-дверный универсал Break

09.99 Турбодизель объемом 2,0 л с системой непосредственного впрыска топлива

00.01 Выпуск хэтчбеков и универсала завершен

После: Peugeot 307 с 2001 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Peugeot 306 1,6i, $	8335	7530	6835	6195	5670	5260
	Пробег, тыс. км	75,6	90,0	104,4	118,8	133,2	147,6
	Дизельные						
	Peugeot 306 Break 1,9 D, $	10200	9355	8510	7660	6790	5920
	Пробег, тыс. км	77,2	91,9	106,6	121,3	136,0	150,7

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,1 л (60 л. с.)** ◆ **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,6 л (88 л. с.)** ◆ **1,8 л (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (110 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (133 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (163 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (69 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива:
Renault Megane I, Toyota Corolla (E11), Opel Astra (F)

Итоги

Плюсы: Выразительный экстерьер ● Высокая стойкость к коррозии ● Просторная «галерка» ● Хорошая устойчивость и управляемость ● Приемлемая стоимость фирменного обслуживания и запчастей

Минусы: Простоватый интерьер ● Небольшой багажник (хэтчбеки) ● Плохая обзорность у седанов ● Коррозия механизма самоподвода задних тормозных колодок и крепления «запаски»

Peugeot 405

1987–1995





Победитель европейского конкурса «Автомобиль 1987 года» Peugeot 405 пользовался популярностью во многих странах, поэтому после прекращения производства во Франции модель еще 6 лет выпускалась в Аргентине, а ныне ее модернизированную версию собирают в Иране под названием Peugeot Samand.

Оцинкованный кузов Peugeot 405 практически не подвержен коррозии, лишь со временем в нижней части передних крыльев может появиться ржавчина. Ржавеет также кронштейн крепления запасного колеса, размещенного снаружи под полом багажника. При покупке машины желательно проверить работоспособность дверных замков – из-за попадания влаги и грязи они могут подклинивать. Конструкция креплений наружных зеркал заднего вида неудачна – их настройка часто сбивается набегающим потоком воздуха.

Салон Peugeot 405 очень удобен. Впервые оказавшись в автомобиле, уже через несколько минут чувствуешь себя так, будто ездишь за его рулем не один год. Недостаток багажников машин, выпущенных до 1992 года, – большая погрузочная высота. Увеличить размер багажника, сложив задние сиденья, можно только в универсале Break.

В среднем моторесурс агрегатов Peugeot 405 составляет 300 тыс. км. Характерным недостатком видавших виды экземпляров, пробежавших более 200 тыс. км, являются всевозможные течи. Подтекает масло через уплотнения распределителя зажигания, передние сальники коленчатого и распределительного валов. Кроме того, старые двигатели отличаются изрядным масляным «аппетитом». Ненадежна и электроника моделей 80-х годов. Нередко встречаются всевозможные сбои в системе зажигания, в том числе и по вине дефектного «трамблера», а также общей повышенной чувствительности высоковольтных проводов к влажности. Нередки случаи подтекания охлаждающей жидкости в местах крепления резиновых патрубков – со временем нужно подтягивать их зажимы. Характерной особенностью карбюраторных моторов является выход из строя системы холодного пуска двигателя, что сопровождается повышенным расходом топлива и затрудненным запуском мотора. При чересчур громкой работе все силовые агрегаты нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов. В дизельных моторах отсутствуют сальники клапанов, поэтому при активной езде в них увеличивается расход масла.

Машины оборудовались 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. В «механике» изредка подтекают сальники полуосей, а в остальном к этому узлу серьезных претензий нет. При эксплуатации нужно внимательно следить за состоянием пыльников ШРУСов. Езда с негерметичным пыльником приводит к выходу «гранаты» из строя, а она поставляется только в сборе с полуосью и стоит недешево. От покупки редких полноприводных версий X4 лучше отказаться – детали трансмиссии могут потребовать дорогостоящего ремонта.

Ходовая часть 405-го обладает высокой плавностью хода. Впереди установлена независимая подвеска, а сзади – торсионная. В среднем через каждые 50–60 тыс. км в передней подвеске придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости и через 60 тыс. – шаровые опоры. В задней торсионной балке через каждые 80 тыс. км необходимо устанавливать новые подшипники балансирных рычагов.

Рулевое управление отличается хорошей обратной связью. Более дорогие модификации оснащались гидроусилителем, который нередко грешит подтеканиями масла из рулевого механизма. Однако при желании рейку можно заменить обычной механической.

Peugeot 405 привлечет покупателей относительно невысокой стоимостью, хорошей стойкостью к коррозии, удобным салоном и отменной управляемостью. Хотя следует учесть, что многие автомобили, эксплуатирующиеся в Украине, сильно изношены.

История

До: **Peugeot 404 1969–1980 г. в.**

05.87 Старт седана Peugeot 405

10.87 Дебют «заряженной» модификации – Mi-16. Модели присуждается почетный титул «Автомобиль 1987 года»

03.88 Бензиновые моторы объемом 1,4 л и 1,9 л. Дизель объемом 1,9 л и турбодизель 1,8 л

09.88 5-дверный универсал Break

09.89 Полноприводный седан Peugeot 405 X4

04.90 Полным приводом оснастили и универсал – Break X4

06.92 Рестайлинг

05.94 Airbag в стандартной комплектации автомобиля

12.95 Производство перенесено в Аргентину

01.01 В Аргентине прекращен выпуск Peugeot 405

После: **Peugeot 406 1995–2004 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	Peugeot 405 1,9i, $	6675	5735	4915	4220	3525	2830
	Пробег, тыс. км	203,6	221,7	239,8	257,9	276,0	294,1
	Дизельные						
	Peugeot 405 TD Break 1,9, $	7175	6150	5285	4610	3935	3260
	Пробег, тыс. км	203,6	221,7	239,8	257,9	276,0	294,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карбюр.: **1,4 л (70 л. с.)** ◆ **1,6 л (72 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,6 л (88 л. с.)** ◆ **1,9 л (95 л. с.)**; моновпрыск: **1,6 л (90 л. с.)**

распр. впрыск: **1,9 л (109 л. с.)** ◆ **1,9 л (120 л. с.)** ◆ **1,9 л (158 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (200 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,8 л Turbo (78 л. с.)** ◆ **1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**



Альтернатива: VW Passat (B3), Opel Vectra (A), Ford Sierra

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость ● Удобный салон ● Стойкость к коррозии ● Хорошая управляемость ● Энергоемкая подвеска

Минусы: Многие машины сильно изношенны ● Ржавеет крепление «запаски» ● В двигателях течет масло и охлаждающая жидкость ● Текут сальники рулевой рейки и полуосей ● Недолговечность системы холодного пуска двигателя в карбюраторных версиях ● Большая погрузочная высота багажника в машинах до 1992 года ● Нескладывающиеся задние сиденья седанов

Peugeot 406

1995–2004



Peugeot 406, никогда не являвшийся лидером продаж в своем классе, тем не менее приобрел множество поклонников. Тот, кто владеет этой машиной, не спешит с ней расставаться.

Модель представлена наиболее ходовыми в данном сегменте рынка модификациями – 4-дверным седаном и 5-дверным универсалом Break. Несколько особняком стоит стильное купе, которое Peugeot позиционирует как отдельную модель. Разработкой ее дизайна занимался известный автомобильный кутюрье Pininfarina, на производственных мощностях которого и собирали эту модификацию 406-го. У нас такие машины встречаются нечасто.

Предмет особой гордости производителя – высокая коррозийная стойкость 406-й модели. Двухсторонняя оцинковка металла (кроме крыши), дополнительная защита днища и колесных арок – с таким «джентльменским набором» даже на экземплярах, которые давно эксплуатируются в Украине, очаги ржавчины найти трудно.

Модель предлагалась в трех версиях: базовой SR, более дорогой ST, которая встречается у нас чаще других, а также «нафаршированной» SV с кожаным салоном и декоративными вставками под дерево, полным электропакетом, фронтальными и боковыми подушками безопасности и климат-контролем.

Большинство 406-х, эксплуатирующихся на украинских дорогах, проданы официальным дилером французской компании в Украине. Такие машины оснащались так называемым пакетом для плохих дорог, который включал в себя увеличенный клиренс за счет установки более высоких и мощных стоек и стальную защиту картера двигателя.

Салон машины уютный и просторный – сзади удобно даже троим пассажирам. А вот объем багажника седана Peugeot 406 в классе один из наименьших – всего 430 л.

Создателям пришлось принести обзорность в жертву гармоничной внешности – нижняя кромка заднего стекла седана расположена достаточно высоко, из-за чего водителю не виден крайний габарит машины. При боковых маневрах левая передняя стойка оказывается на уровне глаз, хотя видимость она существенно не перекрывает. Вместе с тем потолок у «пыжика» очень высокий, поэтому на недостаток свободного места над головой вряд ли кто-либо пожалуется. Вполне достаточно и пространства от коленей до спинок передних кресел на галерке. Специалисты отмечают, что на некоторых машинах возникает повышенный люфт в механизме регулировки угла наклона спинок передних кресел, из-за чего спинки немного болтаются.



Линейка силовых агрегатов Peugeot 406 широкая – девять бензиновых и пять турбодизельных двигателей. Кстати, в ходе модернизации мощность некоторых моторов увеличилась. Кроме того, из линейки исключили двигатели, позаимствованные у Peugeot 405 и 605, – бензиновый объемом 2,0 л Turbo (147 л. с.) и дизельные объемом 1,9 л (90 л. с.) и 2,1 л (109 л. с.). Их заменили более современными агрегатами: бензиновым 2,2 л 16V (158 л. с.) и турбодизелями – 2,0 л (90 л. с.) и 2,0 л (109 л. с.), оснащенными системой непосредственного впрыска топлива.

В нашей стране чаще встречаются автомобили с бензиновыми двигателями объемом 1,8 и 2,0 л. По утверждению работников сервиса, при своевременном техобслуживании до замены колец моторы способны выходить 300 тыс. км.

Каждые 80 тыс. км в агрегатах необходимо заменять ремень ГРМ вместе с натяжным и направляющими роликами и обследовать водяной насос, поскольку он приводится в действие этим ремнем. Хотя «пом-

История

До: **Peugeot 405 1987–1995 г. в.**

07.95 Старт 4-дверного седана Peugeot 406

07.96 Установка бензинового двигателя объемом 2,0 л Turbo

08.96 Представлены 5-дверный универсал Break и купе. Установка двигателя V6 объемом 2,9 л и 4-ступенчатой автоматической КП

08.98 Турбодизель объемом 2,0 л с системой HDI

03.99 Модернизация внешности, интерьера, силовых агрегатов и тормозной системы

08.00 Новый турбодизельный мотор

После: **Peugeot 407 с 2004 г.**







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	Peugeot 406 1,8i, $	17570	15575	14265	13025	11905	10870
	Peugeot 406 2,0i, $	18930	17470	15780	14275	12785	11470
	Пробег, тыс. км	58,2	76,1	94,0	111,9	129,8	147,7
	Дизельные						
	Peugeot 406 2,0 HDi Break, $	20180	18500	16980	15730	13605	12240
	Пробег, тыс. км	40,9	59,1	77,3	95,5	113,7	131,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 (90 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (132 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (147 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (158 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,9 л 24V (190 л. с.)** ◆ **2,9 л 24V (207 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (90 л. с.) Common Rail** ◆ **2,0 л Turbo (109 л. с.) Common Rail** ◆ **2,2 л 16V Turbo (133 л. с.) Common Rail** ◆ **2,1 л Turbo (109 л. с.)**

па» выхаживает приблизительно 2-3 срока службы ремня ГРМ. В дизельных версиях во время проведения этих работ нужно осмотреть еще и сальник топливного насоса, поскольку его течь может вывести из строя новый ремень и послужить причиной «роковой встречи» поршней с клапанами.

В бензиновых двигателях воздухозаборник расположен в переднем бампере очень низко, поэтому на мокрой дороге нужно остерегаться проезда глубоких луж на высоких скоростях – вода может попасть в цилиндры и вызвать гидроудар.

Иногда выходит из строя электровентилятор системы охлаждения, расположенный перед радиатором. Как правило, это происходит зимой, когда вентилятор обмерзает, а при включении повышается нагрузка на его обмотку и она перегорает.

Peugeot 406 оснащались 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. Оба агрегата в целом надежные, хотя в процессе эксплуатации они все же могут создавать проблемы. Так, в «механике» вследствие воздействия влаги и дорожной соли может подклинивать механизм переключения передач. В «автомате» немецкой фирмы ZF другие проблемы – окисляются контакты электроразъемов, что нарушает стабильность работы КП. Выход – простая чистка контактов и обработка их препаратами типа WD-40. Обслуживание механической КП – проверка герметичности агрегата, уровня масла в нем и доливка смазки, «автомата» – замена масла каждые 60 тыс. км. Пыльники ШРУСов нужно регулярно проверять – появление в них трещин приводит к выходу «гранаты» из строя. Она заменяется только в сборе с полуосью.

Комфортная подвеска отлично сглаживает впечатление от наших далеко не ровных дорог. На этой машине сзади французы применили пассивно подруливающую многорычажную подвеску, благодаря чему «пыжик» отличается завидными устойчивостью и управляемостью. В первую очередь наши дороги «убивают» заднюю подвеску. Так, всего около 30 тыс. км служит тяга механизма подруливания. На машинах до рестайлинга в задней цапфе применялся плавающий сайлент-блок, «выхаживающий» 40–50 тыс. км. Позже его заменили более долговечной деталью, которую можно поставить и на машины до модернизации. Стойки заднего стабилизатора поперечной устойчивости служат около 50 тыс. км. В передней независимой подвеске наименее долговечны опорные подшипники стоек, которые могут «пробежать» 50–60 тыс. км. Остальные детали «передка» служат около 100 тыс. км и меняются отдельно друг от друга.

Рулевое управление всех версий оснащено гидроусилителем. Залог его беспроблемной службы – своевременная замена рабочей жидкости. Наконечники рулевых тяг «выхаживают» около 80 тыс. км.

В ходе рестайлинга 1999 года конструкторы модернизировали тормозную систему, отказавшись от менее эффективных задних барабанных механизмов в пользу дисковых. Замечания к тормозам – через 150–200 тыс. км разбиваются посадочные места направляющих передних суппортов, из-за чего при проезде неровностей они неприятно дребезжат, а также ржавеет механизм привода стояночного тормоза в задних дисковых механизмах. Во избежание проблем с «ручником» работники сервиса рекомендуют пользоваться им регулярно.

Peugeot 406 – добротный семейный автомобиль с неплохим ресурсом и отсутствием проблем с сервисным обслуживанием. К его преимуществам можно отнести и хороший набор потребительских качеств и незначительную потерю в цене со временем.

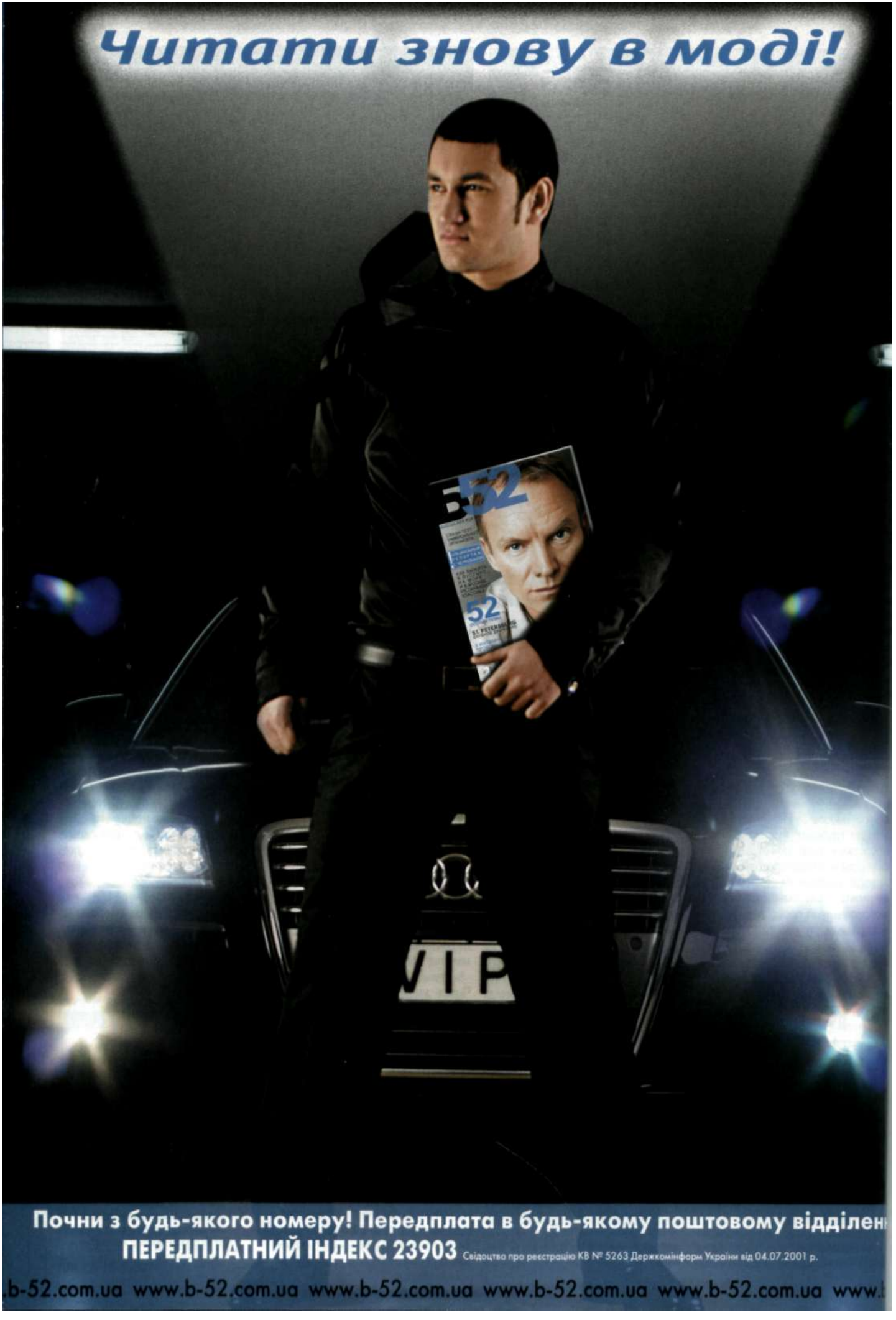


Альтернатива:
Opel Vectra (B), Renault Laguna I, Toyota Avensis I

Итоги

+ **Стильная внешность ● Уютный и просторный салон ● Оцинкованный кузов ● Широкая линейка силовых агрегатов ● Беспроблемные двигатели ● Хорошая устойчивость и управляемость**

– **Обзорность перекрывает высокая «корма» ● Небольшой багажник седана ● Двигатель может получить гидроудар ● Небольшой ресурс задней подруливающей подвески ● Разбиваются посадочные места направляющих передних суппортов и корродирует механизм привода «ручника»**


Читати знову в моді!
VIP
Почни з будь-якого номеру! Передплата в будь-якому поштовому відділен
ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС 23903 Свідоцтво про реєстрацію КВ № 5263 Держкомінформ України від 04.07.2001 р.
.b-52.com.ua www.b-52.com.ua www.b-52.com.ua www.b-52.com.ua www.b-52.com.ua www.

Peugeot 605

1990–1999





Peugeot 605 вполне подходит для тех людей, которые еще финансово не созрели для покупки более престижных и дорогих моделей, к примеру, Mercedes W124 или Audi 100/A6.

Этот добротный автомобиль бизнес-класса был представлен всего одной модификацией – 4-дверным седаном, кузов которого разработали специалисты известного итальянского ателье Pininfarina, поэтому даже сегодня он выглядит очень элегантно. Хорош 605-й и в отношении коррозионной устойчивости – его кузов полностью оцинкован. Единственная проблема, характерная для всех моделей Peugeot тех лет выпуска, – со временем ржавеет крепление «запаски», подвешенной снаружи под полом багажника, из-за чего при необходимости не всегда удается ею воспользоваться.

Благодаря большой колесной базе салон получился очень просторным – в заднем ряду поместятся даже 4 человека. Все сиденья очень удобные, пассажирское и водительское оснащены стандартным набором регулировок, а в более дорогих комплектациях настраивается еще и высота подушки кресла пилота. Обзорность назад ограничена завышенной «кормой». Багажное отделение вместительное – объем 500 л, хотя увеличить его, сложив задние сиденья, нельзя.

Автомобили оснащались 4- и 6-цилиндровыми бензиновыми и 4-цилиндровыми дизельными силовыми агрегатами. При правильной эксплуатации и своевременном обслуживании двигатели выхаживают до 200–300 тыс. км. Особенность моторов – высокий рабочий температурный режим: у 4-цилиндровых – 98°С, а у 6-цилиндровых – 103°С. ГРМ 4-цилиндровых моторов приводится в действие ремнем. Эти же двигатели со временем (при повышенной шумности работы на холостом ходу) нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов. А вот в 6-цилиндровых моторах применяется цепь ГРМ и гидрокомпенсаторы. Слабое место карбюраторной версии – недолговечность системы холодного пуска двигателя. Хотя вместо нее умельцы предлагают установить обычный механический тросик, с помощью которого можно регулировать открытие воздушной заслонки.

Все автомобили оснащались 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. Характерной особенностью механических коробок является частый выход из строя сальников полуосей и сальника кулисы рычага переключения передач. Обслуживание «механики» заключается в проверке уровня и доливке масла, а автоматической КП – в регулярной замене через каждые 30 тыс. км масла, фильтра и прокладки поддона картера.

Недостаток Peugeot 605 – низкий (всего 100 мм) дорожный просвет. Благодаря независимым передней и задней подвескам, оснащенным стабилизаторами поперечной устойчивости, машина хорошо держит дорогу. Передняя подвеска – типа McPherson, задняя – с двумя поперечными рычагами и раздельно установленными пружиной и амортизатором. Подвеска отличается высокой комфортностью. Чаще всего (через 30–40 тыс. км) при езде по плохим дорогам придется менять передние и задние стойки стабилизаторов поперечной устойчивости. Спустя 80 тыс. км могут потребовать замены передние рычаги, которые поставляются вместе с сайлент-блоками и «шаровыми».

Рулевое управление реечного типа, оборудованное гидроусилителем, обеспечивает несколько вялую обратную связь, хотя вполне подходит для автомобиля подобного класса. Нередки случаи, когда на 605-х подтекает рулевая рейка, и, что обидно, ремонту она не подлежит.

Дисковые вентилируемые передние тормозные механизмы и дисковые задние обеспечивают машине великолепную эффективность торможения даже с высоких скоростей. Эта система весьма надежна и не вызывает каких-либо нареканий. Кроме того, многие модификации Peugeot 605 оснащались системой ABS.

Еще никто из владельцев Peugeot 605 не жалел о том, что решил остановить свой выбор именно на этой элегантной и комфортабельной машине. 605-е пользуются немалой популярностью на отечественном рынке подержанных авто.

История

До: **Peugeot 604 1979–1987 г. в.**

04.90 Новая модель – 4-дверный седан Peugeot 605

10.90 Турбодизель объемом 2,1 л

04.93 4-ступенчатая АКП и турбированный бензиновый двигатель объемом 2,0 л

07.93 Модернизация Peugeot 605

07.95 Еще один рестайлинг. Турбодизель объемом 2,4 л

07.97 6-цилиндровый мотор объемом 2,9 л

После: **Peugeot 607 с 1999 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Peugeot 605 2,0i, $	**14020**	**12330**	**10735**	**9190**	**8010**	**6820**
	Пробег, тыс. км	132,7	151,0	169,3	187,6	205,9	224,2
	Дизельные						
	Peugeot 605 2,4 TD, $	**14180**	**12410**	**10805**	**9365**	**8510**	**7815**
	Пробег, тыс. км	132,7	151,0	169,3	187,6	205,9	224,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карбюр.: **2,0 л (115 л. с.)**

4-цилиндр. распр. впрыск.: **2,0 л 16V (130 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (147 л. с.)**

6-цилиндр. распр. впрыск.: **2,9 л 24V (190 л. с.)** ◆ **3,0 л (170 л. с.)** ◆ **3,0 л 24V (200 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л (83 л. с.)** ◆ **2,1 л (110 л. с.)** ◆ **2,4 л Turbo (129 л. с.)**



Альтернатива: Ford Scorpio II, Opel Omega (B), Nissan Maxima (A32)

Итоги

+ Доступная по сравнению со многими конкурентами стоимость ● Элегантный нестареющий дизайн ● Высокая коррозионная устойчивость ● Большой и удобный салон ● Комфортная подвеска

– Недолговечность передних и задних стоек стабилизаторов ● Низкий клиренс ● Коррозия крепления запасного колеса ● Выход из строя системы холодного пуска двигателя в карбюраторных версиях ● Течь рулевой рейки и сальников полуосей

Renault Clio I

1991–1998





Малолитражкой Clio ознаменована очередная веха в истории Renault – с ее появлением компания отошла от цифрового обозначения своих моделей. Хотя Clio – имя древнегреческой музы истории, производитель утверждает, что название машины подобрано компьютером просто как одно из наиболее благозвучных.

Кузова всех Clio оцинкованы, и отыскать следы коррозии на машинах довольно сложно. Разве что со временем ржавеет крепежный болт «запаски», подвешенной снаружи под полом багажника. Внутри очень уютно, а двухъярусное торпедо выглядит оригинально. Благодаря большой колесной базе и ширине салон Clio – один из наиболее просторных среди конкурентов-одногодок, в нем удобно будет даже пятерым пассажирам. Правда, только людям среднего роста – остальные явно почувствуют недостаток свободного места над головой. Во всех версиях багажник можно увеличить, сложив заднее сиденье.

В Украине чаще всего встречаются автомобили, оборудованные бензиновыми двигателями объемом 1,4 л и оснащенные карбюратором или системой моновпрыска топлива. Карбюраторные версии достаточно надежны, а вот «моноинжектор» доставляет хлопот. Со временем могут возникнуть сбои в работе потенциометра дроссельной заслонки и выйти из строя лямбда-зонд. Уязвимое место системы распределенного впрыска топлива – датчики температуры охлаждающей жидкости и воздуха, которые со временем могут потребовать замены. При повышенной шумности работы в бензиновых агрегатах Clio нужно регулировать тепловые зазоры клапанов. Дизельные агрегаты Clio, которые устанавливались и на Renault 19, достаточно надежны. Но они чувствительны к температурному режиму работы – при перегреве в головке блока цилиндров между клапанами могут образоваться трещины.

Большинство Clio, эксплуатируемых в Украине, оборудованы 5-ступенчатыми механическими КП, а вот «автоматы» встречаются у нас нечасто. В целом механические коробки передач достаточно надежны, а их обслуживание заключается в контроле герметичности. Масло доливается лишь при снижении его рабочего уровня. Слабые места «механики» – сальник кулисы переключения передач и сальники полуосей, из-под которых частенько подтекает масло. Если замена последних не вызывает особых затруднений, то для того, чтобы заменить сальник кулисы переключения передач, нужно снимать коробку передач и разбирать ее корпус. Поэтому вышеупомянутую операцию лучше произвести вместе с заменой сцепления, которое при нормальном стиле езды способно прослужить 150–200 тыс. км. Привод сцепления может быть как гидравлический, так и тросовый. «Болезнь» последнего – обрыв троса вследствие деформации его оболочки. Гидравлика гораздо надежнее.

Подвеска Clio более комфортабельная, чем у многих конкурентов. Передняя – типа McPherson, задняя – торсионная. У Clio игольчатые подшипники установлены посредине балки и меньше подвержены воздействию грязи и влаги, поэтому дольше служат. Со временем торсионы «проседают», однако их конструкция легко позволяет вернуть машине «юношескую осанку», провернув рычаг торсиона. В передней подвеске через каждые 30–40 тыс. км придется менять втулки и стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости и шаровые опоры. А вот сайлент-блоки «выхаживают» намного дольше – около 100 тыс. км.

Большинство Clio оснащались реечным рулевым управлением без гидроусилителя. А вот в спортивных версиях RSI и Williams, а также в наиболее «нафаршированной» – Baccara, гидроусилитель устанавливался в стандартной комплектации. На наших дорогах наконечники рулевых тяг служат около 50 тыс. км.

В передних дисковых тормозных механизмах со временем могут износиться направляющие суппортов, что проявляется неприятным стуком при проезде неровностей.

Renault Clio – один из лучших и дешевых вариантов среди конкурентов-одногодок. Его салон – просторный и уютный, правда, только для невысоких людей. При большой колесной базе Clio имеет небольшую длину, а это облегчит поиск свободного места на городских улицах и парковках, забитых автомобилями. Благодаря широкой линейке силовых агрегатов каждый покупатель сможет выбрать двигатель на свой вкус, а энергоемкая подвеска сгладит неровности наших дорог.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Renault Clio 1,4i, $	**5765**	**5105**	**4525**	**4020**	**3555**	**3140**
	Пробег, тыс. км	111,4	124,9	138,4	151,9	165,4	178,9
	Дизельные						
	Renault Clio 1,9 D, $	**6585**	**6070**	**5515**	**4955**	**4410**	**3935**
	Пробег, тыс. км	111,4	124,9	138,4	151,9	165,4	178,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,2 л (55 л. с.)** ◆ **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (88 л. с.)** ◆ **1,8 л (110 л. с.)** ◆ **1,8 л 16 V (135 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V (150 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**

История

До: Renault 5 1985–1991 г. в.

01.91 Старт новой модели Renault Clio

09.91 Бензиновые моторы объемом 1,8 л и дизельный – объемом 1,9 л

1993 Версия RSI с бензиновым мотором 1,8 л (110 л. с.)

1993 Версия Williams с бензиновым 2,0-литровым агрегатом (150 л. с.)

1994 Рестайлинг модели

1995 В стандарте airbag для водителя

1996 Бензиновый мотор 1,2 л

1998 Renault Clio II 1998–2005 г. в.



Альтернатива: Opel Corsa (B), Fiat Punto I, VW Polo III

Итоги

+ **Низкая стоимость, по сравнению с конкурентами ● Уютный и просторный салон ● Хорошие антикоррозионные свойства ● Хорошая устойчивость и управляемость ● Большой выбор двигателей ● Энергоемкая подвеска**

– **Ограниченный запас места над головой ● Недолговечность потенциометра дроссельной заслонки, температурных датчиков и троса сцепления ● Дорогостоящая замена сальника кулисы переключения передач**

Renault 19

1988–2000





В свое время Renault 19 составил серьезную конкуренцию в С-классе, а благодаря устойчивому потребительскому спросу даже после завершения производства на родине в 1995 году он еще пять лет выпускался в Турции и Аргентине.

В Украине, кроме «французов», часто попадаются машины турецкой сборки – 4-дверные седаны Renault 19 Europa (с 1995 г. в.), продававшиеся отечественными дилерами до 2000 года. Кузова этих машин хуже защищены от коррозии. Кроме того, на всех R19 (французских и турецких) рекомендуется в первую очередь проверить состояние задних колесных арок – они часто оказываются поржавевшими.

Салон «девятнадцатого» – удобный, в нем сочетаются простота и функциональность. Место пилота хорошо спланировано и к эргономике нет особых замечаний, к тому же большинство модификаций имеют регулирующуюся по высоте рулевую колонку. Салон Renault 19 просторный, а на «галерке» будет удобно троим пассажирам. Дорогие комплектации оборудуются центральным замком, электроприводом передних стекол и наружных зеркал, кондиционером, люком и иммобилайзером. Проблемы с обзорностью только у хэтчбеков – ее частично перекрывают чересчур широкие задние стойки.

История

До: **Renault 9 и Renault 11 1981–1988 г. в.**

11.88 Старт 3- и 5-дверных хэтчбеков Renault 19

01.90 4-дверный седан Shamade

10.90 Renault 19 GTI

09.91 Renault 19 Cabriolet

05.92 Рестайлинг

05.92 Дизель 1,9 л Turbo

09.95 Производство Renault 19 перенесено в Турцию и Аргентину

01.00 Выпуск Renault 19 прекращен

После: **Renault Megane I 1995–2002 г. в.**

По сравнению с одноклассниками багажное отделение Renault 19 достаточно вместительное – у хэтчбеков в «походном» состоянии 386 л, а при сложенных задних сиденьях – 1310 л. Объем багажника у седана – 463–1352 л. У турецких седанов Europa размер багажника увеличить нельзя, т. к. задние сиденья не складываются.

Линейка 4-цилиндровых силовых агрегатов Renault 19 представлена тремя карбюраторными двигателями и шестью оснащенными системой распределенного впрыска топлива, плюс «заряженный» 16-клапанный 1,8 л. Для приверженцев экономичной езды есть два дизельных мотора – 1,9 л и 1,9 л Turbo. В основном все двигатели надежны и при правильной эксплуатации способны прослужить не менее 200–250 тыс. км. Нередко во всех двигателях подтекают сальники распредвала, а 16-клапанный мотор спортивной версии GTI 16V/16S при большом пробеге склонен к повышенному расходу масла. Нуждается в контроле и система охлаждения – резиновые патрубки в местах соединения с радиатором и двигателем могут подтекать. Иногда возникают проблемы и с температурными датчиками, а также может оборваться трос акселератора.

Переднеприводные Renault 19 оснащались в основном 5-ступенчатыми механическими КП, хотя иногда встречаются и версии, оборудованные 4-ступенчатым «автоматом». Более распространенная в Украине «механика» достаточно надежна, а уязвимое место – сальник кулисы рычага переключения передач, который нередко пропускает масло. Обслуживание механических КП заключается всего лишь в контроле уровня масла и его сезонной доливке. Автоматические КП для надежной работы нуждаются в регулярной замене масла вместе с фильтром и прокладкой картера не реже чем через каждые 30–40 тыс. км. Нужно также контролировать КП и на предмет герметичности.

Ходовая часть Renault 19 характеризуется хорошими плавностью хода и устойчивостью. Хотя дорожный просвет не очень большой – 120 мм. Передняя подвеска – типа McPherson, задняя независимая торсионная. Чтобы последняя служила дольше, через каждые 70–80 тыс. км нужно менять подшипники торсионной балки. Что касается передней подвески, то наименее стойкие – подшипники передних ступиц. Также нужно учесть, что полуоси передних ступиц неразборные и при выходе из строя одного из ШРУСов придется заменить весь узел целиком.

Благодаря оптимальным настройкам реечного рулевого механизма автомобили отличаются хорошей управляемостью. Многие машины оснащались гидроусилителем руля. Он неразборный, поэтому в случае течи сальников его меняют целиком.

Передние тормозные механизмы на большинстве Renault 19 дисковые, а задние – барабанные. В целом они неплохо справляются со своими обязанностями. На спортивных модификациях GTI 16V/16S впереди установлены дисковые вентилируемые механизмы и сзади – дисковые. Система ABS на этих автомобилях встречается очень редко.

Покупку Renault 19 можно порекомендовать прагматичным автолюбителям, которым необходимо удобное, функциональное, практичное и недорогое транспортное средство, и которые не собираются переплачивать за имидж моделей более именитых производителей.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Renault 19 1,7i, $	**7465**	**6950**	**6430**	**5915**	**5400**	**4885**
	Пробег, тыс. км	96,9	112,4	127,9	143,4	158,9	174,4
	Дизельные						
	Renault 19 1,9 D, $	**7700**	**7120**	**6570**	**6025**	**5480**	**4935**
	Пробег, тыс. км	96,9	112,4	127,9	143,4	158,9	174,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,4 л (58 л. с.)** ◆ **1,7 л (76 л. с.)** ◆ **1,7 л (90 л. с.)**
распр. впр.: **1,4 л (68 л. с.)** ◆ **1,4 л (79 л. с.)** ◆ **1,7 л (94 л. с.)** ◆ **1,8 л (94 л. с.)** ◆ **1,8 л (107 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (135 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.:**1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (93 л. с.)**

Итоги

Широкий выбор двигателей и их надежность ● **Просторный салон** ● **Удобный и вместительный багажник**

Коррозия задних колесных арок и крепежного болта «запаски» ● **Нераскладывающиеся задние сиденья у седанов Europa** ● **Широкие задние стойки ограничивают видимость у хэтчбеков** ● **Недостаточный дорожный просвет**



Альтернатива:
VW Golf III, Opel Astra (F), Mazda 323 (BA)

Renault Megane I

1995–2002



В свое время Megane вызвал серьезный переполох в автомобильном мире – таким многообразием модификаций одной модели не мог похвалиться ни один производитель. Да и сейчас не каждый сможет. Судите сами: «француз» был представлен 5-дверным хэтчбеком, 4-дверным седаном, 5-дверным универсалом, купе, кабриолетом и даже компактвеном.



Несмотря на разнообразие модификаций Renault Megane, найти в Украине кабриолет практически невозможно, а купе Coach и универсал Break встречаются редко. Наиболее распространены хэтчбек, седан и компактвен Scenic.

Кузов Megane оцинкован, и когда-то компания предоставляла на него 8-летнюю гарантию от сквозной коррозии. Хотя на машинах первых годов выпуска нужно проверить состояние задних колесных арок, особенно в местах стыков сварных швов – они могут быть ржавыми.

В Megane применен так называемый защитный кокон салона, включающий встроенный каркас безопасности, энергопоглощающие сминаемые зоны, усилители в дверях, передний подрамник, подушку безопасности и преднатяжители ремней безопасности. Благодаря такому набору средств защиты в 1998 году «француз» был признан самым безопасным автомобилем в своем классе: в краш-тестах EuroNCAP он получил 4 звезды из 5 возможных. Хотя повышение пассивной безопасности ухудшило обзорность автомобиля – ее несколько перекрывает выступающая передняя левая стойка.

Отдельного упоминания заслуживает оснащение Megane. В этой модели конструкторы чуть ли не впервые среди одноклассников применили центральный блок коммутации (ЦБК), управляющий вспомогательной электроникой автомобиля (исключение составляют двигатель и АКП). Системы, которые ранее реализовывались с помощью реле, переведены на микросхемы. В машинах до рестайлинга применялся ЦБК – UCBIC, а после – UCH. Последний «мозг» совершеннее – он поддается «обучению». К примеру, можно запрограммировать функцию, благодаря которой центральный замок блокируется после начала движения и разблокируется при остановке. По словам специалистов, электроника надежна, хотя требует квалифицированного обслуживания. Например, несведущим электрикам категорически запрещается устанавливать сигнализацию: если «вживиться» в информационные провода, можно вывести из строя дорогостоящий электронный «мозг». Чтобы избежать проблем, проводить подобные работы необходимо только на фирменной СТО.

Megane создавался в эпоху биодизайна, поэтому плавные формы превалируют в оформлении как экстерьера, так и интерьера. Дизайн салона не вызывает сильных эмоций, хотя выглядит вполне современно. Вместе с тем дизайнерские изыски никоим образом не лишили машину практичности – в салоне просторно, сзади могут нормально разместиться трое пассажиров. Система вентиляции, отопления и кондиционирования требует заботы – необходима пунктуальность в соблюдении сроков замены салонного фильтра. Багажник Megane вполне вместительный.

История

До: Renault 19 1988–2000 г. в.

09.95 Renault Megane представлен хэтчбеком и купе Coach

09.96 Старт компактвена Scenic и кабриолета

01.97 Запущен в производство седан

09.97 ABS вошла в серийное оснащение

09.99 Рестайлинг модели. Семейство модификаций дополнено универсалом Break

01.01 Бензиновый двигатель объемом 1,8 л и дизельный 1,9 л Common Rail

После: Стартует выпуск Megane II с 2002 г.


Седан, выпущенный после модернизации 1999 года.




Дорестайлинговые версии кабриолетов (1996–1999 г. в.)

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Renault Megane Classic 1,4i 16V, $	11440	10330	9335	8410	6980	-
	Renault Megane Classic 1,6i 16V, $	13315	11605	10365	9230	8105	-
Пробег, тыс. км		72,7	89,8	106,9	124,0	141,1	158,2
	Дизельные						
	Renault Megane 1,9 DTi, $	15320	13995	12670	11345	10020	8825
Пробег, тыс. км		72,7	89,8	106,9	124,0	141,1	158,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. распр. впр.: **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (95 л. с.)** ◆ **1,6 л (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (107 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л (114 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (98 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (102 л. с.) Common Rail**

Чаще в Украине встречаются «французы», оснащенные бензиновыми двигателями объемом 1,4 и 1,6 л. Дорестайлинговые версии агрегатировались 8-клапанными моторами, а после 1999 года – 16-клапанными. Все остальные силовые агрегаты встречаются значительно реже. Моторесурс двигателей отечественные специалисты оценивают в 300–400 тыс. км. Хотя приходилось ремонтировать моторы и раньше – *из-за перегрева, как правило,* «садятся» кольца. В 1,4-литровом «16-клапаннике» были отмечены течи антифриза из-под корпуса термостата. А в 1,4- и 1,6-литровых 8-клапанных моторах – из-под шпилек крепления выпускного коллектора, которые входят в рубашку системы охлаждения. Восприимчивы двигатели и к некачественному топливу – при его использовании быстро выходит из строя катализатор отработавших газов. В «8-клапанниках» нередко дает трещины выпускной коллектор. Дизельные агрегаты достаточно надежны, разве что со временем изнашивается терморегулятор холостого хода, вследствие чего после прогрева двигателя обороты не понижаются. Ненадолго восстановить его работоспособность можно настройкой троса привода терморегулятора.

В основном у нас представлены Megane, оборудованные 5-ступенчатой механической КП. Единственное слабое место этого агрегата – сальник кулисы переключения передач: он часто теряет герметичность. Замену сальника лучше всего приурочить к замене сцепления, так как при этом требуется снятие коробки передач. Со временем также изнашиваются пластиковые втулки тяг механизма управления КП. Согласно рекомендациям производителя, масло в «механике» не меняется, хотя для долговечности работы агрегата *все же желательно заменить* смазку спустя 100 тыс. км.

Подвеска Renault Megane неплохо выдерживает наши дороги. В передней типа McPherson шаровые опоры и сайлент-блоки рычагов могут «выходить» около 80 тыс. км. Чаще придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Слабое место задней торсионной подвески – амортизаторы, которые служат несколько меньше, чем передние. А вот сайлент-блоки торсионной балки выдерживают не менее 80–100 тыс. км.

Реечное рулевое управление на всех пострестайлинговых Megane оснащено гидроусилителем. Ранее он устанавливался только в дорогих версиях. Недостаток – из-под датчика давления масла со временем начинает подтекать смазка, что приводит к *выходу датчика из строя.* Часто течет сальник рулевого вала рейки.

Тормозная система большинства Megane оборудовалась передними дисковыми вентилируемыми и задними барабанными механизмами. К этой системе серьезных претензий нет. Эффективность торможения повышает и антиблокировочная система. Французы гордятся тем, что «обучили» ABS работать в паре с барабанными тормозами. А вот с задними дисковыми механизмами бывают проблемы – на них не устанавливались защитные щитки, что вызывало ускоренный износ тормозных колодок и дисков.

Покупку «француза» можно порекомендовать тем автомобилистам, *которые подыскивают себе* современную и практичную городскую машину. Renault Megane во время эксплуатации не доставит особых хлопот, а в заботливых руках будет долго верой и правдой служить своему хозяину.

Итоги

Широкий выбор модификаций ● Высокая коррозионная стойкость и пассивная безопасность ● Хорошее оснащение большинства экземпляров ● Вместительное багажное отделение ● Долговечная подвеска

Силовые агрегаты требовательны к качеству топлива ● Течь масла из-под сальника кулисы КП и датчика давления масла в г/у ● Повышенный износ задних тормозных дисков и колодок



Альтернатива: Fiat Bravo/Brava/Marea, Opel Astra (G), Peugeot 306

Renault 21

1986–1994





В модельном ряду Renault середины 80–90-х годов «двадцать первый» наименее удачен. Вместе с тем, он привлекает невысокой ценой и наличием полезного электрооборудования.

Renault 21 представлен тремя модификациями: 5-дверным хэтчбеком, 4-дверным седаном и 5-дверным универсалом Nevada. Кузова начали оцинковывать с 1990 года. Дорестайлинговые версии стойкостью к коррозии не отличаются. Слабые места – пороги и арки крыльев.

Салон автомобиля просторный – на заднем сиденье при необходимости разместятся и четверо пассажиров. Однако на машинах первых годов выпуска можно увидеть покоробившееся на солнце торпедо. Салазки и фиксаторы передних кресел со временем разбалтываются, из-за чего при резком разгоне/торможении сиденья двигаются вперед-назад. Могут создавать проблемы стеклоподъемники и электровентилятор «печки».

Чаще в Украине встречаются машины, оборудованные бензиновыми моторами F3N объемом 1,7 л, которые устанавливались и на Renault 19. Многие силовые агрегаты «двадцать первых» предельно изношены. В результате попадания воды и грязи в моторный отсек Renault 21 часто выходит из строя коммутатор системы зажигания. Влага также вызывает коррозию пружинки уголька крышки прерывателя-распределителя зажигания. Еще одна проблема – при подтекании заднего сальника распредвала масло попадает на электрические контакты крышки трамблера. Повышенного внимания потребует и система охлаждения – старые резиновые патрубки могут неожиданно треснуть, что приведет к утечке жидкости и перегреву двигателя.

Большинство «двадцать первых», эксплуатируемых в Украине, оснащены 5-ступенчатой механической КП. Более дорогие версии с 4-ступенчатым «автоматом» завозились в страну очень редко. В принципе, «механика» надежна. Причиной ремонта может стать «зловредный» сальник кулисы переключения передач, пропускающий масло. Установку нового сальника желательно приурочить к замене сцепления, так как для этого нужно снимать КП. Правда, можно попытаться установить сальник и без демонтажа коробки передач, однако это ненадолго спасет от течи.

Подвеска «двадцать первого» в меру энергоемкая. Передняя – McPherson, задняя – торсионная. Подшипники торсионов в Renault 21 установлены посередине балки, поэтому служат они очень долго, а об их износе можно узнать лишь по неприятному скрипу в балке при преодолении неровностей.

При езде по плохим дорогам через 15–30 тыс. км придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Не отличаются особой долговечностью и ступичные подшипники – они служат около 40 тыс. км. Вместе с тем, сайлентблоки передних рычагов могут выходить до 150 тыс. км, шаровые опоры – до 80 тыс. км. Причем все эти детали меняются отдельно от рычагов.

«Двадцать первый» лучше всего приобретать с рулевым управлением без усилителя. Единственная его проблема – со временем разбивается втулка рулевой рейки. А вот версии с гидроусилителем могут доставить серьезную головную боль – на машинах с пробегом свыше 250 тыс. км нередко подтекают сальники рулевой рейки. Причем узел неразборный, так что отремонтировать его не удастся.

На машинах с пробегом 200 тыс. км подходит к концу ресурс главного тормозного цилиндра, из-за чего заметно снижается эффективность торможения. Замена манжет не решает проблему – со временем цилиндр опять начинает перепускать тормозную жидкость.

Низкая стоимость Renault 21 объясняется в первую очередь тем, что многие машины существенно изношены. При попытках свести к минимуму затраты на ремонт прежние владельцы часто использовали детали от «отечественных» авто, что в целом негативно сказывалось на надежности машины. В итоге, сегодня нелегко найти «двадцать первый» в хорошем состоянии. Если вы все же решились на приобретение автомобиля, то имеет смысл покупать экземпляры только последних годов выпуска.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1994	1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые						
	Renault 21 1,7i , $	4315	3980	3690	3430	3175	2910
	Renault 21 1,7i, $	3885	3545	3240	2975	2720	2450
	Пробег, тыс. км	207,0	223,9	240,8	257,7	274,6	291,5
	Дизельные						
	Renault 21 2,1D Nevada, $	4285	3965	3680	3450	3240	3015
	Пробег, тыс. км	193,6	209,4	225,2	241,0	256,8	272,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,7 л (74 л. с.)** ◆ **1,7 л (90 л. с.)**
распр. впрыск.: **1,7 л (95 л. с.)** ◆ **2,0 л (105 л. с.)** ◆ **2,0 л (120 л. с.)** ◆ **2,2 л (110 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (175 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л (65 л. с.)** ◆ **2,1 л (70 л. с.)** ◆ **2,1 л Turbo (88 л. с.)**



Альтернатива: Peugeot 405, Opel Vectra (A), Ford Sierra

История

До: Renault 18 1978–1986 г. в.

03.86 Дебют 4-дверного седана Renault 21

10.86 5-дверный универсал Nevada

06.87 2,0-литровый бензиновый мотор

02.88 Старт полноприводной версии. Бензиновый двигатель объемом 2,2 л

09.89 Модернизация Renault 21. 5-дверный хэтчбек с 2,0-литровым мотором. Дизельный мотор объемом 1,9 л. 4-ступенчатая АКП

После: Renault Laguna I 1994–2000 г. в.

Итоги

Плюсы
- Невысокая стоимость автомобиля
- Просторный салон
- Вместительный багажник
- Энергоемкая подвеска

Минусы
- Низкая устойчивость к коррозии версий, выпущенных до 1990 года
- Плохое техсостояние многих машин
- Ресурс различных узлов на исходе

Renault Laguna I

1994–2000





В Украине Renault Laguna второго поколения пока немного. Чаще встречаются машины первой генерации. Высокий комфорт – один из главных козырей этой модели.

Renault Laguna первого поколения выпускались всего в двух модификациях.

Они отличаются высоким уровнем пассивной безопасности – кузова имеют специальные зоны сминания для поглощения энергии ударов. Однако укрепление конструкции повлекло и негативные последствия: передняя стойка значительно перекрывает обзор при маневрах. Багажник универсала Nevada – один из наибольших среди одноклассников – объем 830/1850 л.

Выбор комплектаций Laguna довольно широк: от самой скромной E1 до самой «навороченной» E6 Baccara с кожаным салоном, деревянной отделкой декоративных деталей, памятью на три положения кресла водителя, круиз-контролем, голосовым оповещением о неисправностях на трех языках. Базовая комплектация тоже небедная – автомобиль оснащался двумя подушками безопасности, системой ABS, гидроусилителем руля, иммобилайзером и штатной сигнализацией. На заднем сиденье свободного места от коленей до спинок передних кресел недостаточно.

При низком уровне охлаждающей жидкости повышается давление в системе, что приводит к деформации и нарушению герметичности радиатора обогрева салона. Если в машине не работает обогрев заднего стекла, следует проверить провод в районе крышки багажника – со временем он переламывается. При покупке 5-дверного хэтчбека рекомендуем обязательно обратить внимание на состояние амортизаторов крышки багажника – из-за ее большого веса они долго не «живут».

Laguna комплектовалась шестью бензиновыми и тремя дизельными агрегатами. В Украине чаще встречаются бензиновые 8-клапанные версии объемом 1,8 л и 2,0 л. При правильной эксплуатации и своевременном обслуживании их моторесурс до замены колец составляет в среднем 300 тыс. км. Хотя нередко двигатели выходят из строя раньше указанного пробега из-за перегрева. Причина – загрязнение сот радиатора системы охлаждения и негерметичность резиновых патрубков. Они трескаются, также антифриз подтекает из-за ослабевших металлических хомутов. Со временем двигатели требуют регулировки тепловых зазоров клапанов. Неустойчивая работа мотора может быть обусловлена изношенным угольком прерывателя-распределителя зажигания. Причина его износа – поржавевшая пружинка уголька.

Автомобиль комплектовался 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП, хотя последние встречаются у нас реже. При грамотной эксплуатации автоматические коробки работают очень долго. А вот «механика» довольно капризна и может преподнести хозяину неприятные сюрпризы. Если при движении на пятой передаче слышен гул, значит, ее шестерни «на подходе». Характерное слабое место «механики» – сальник кулисы переключения передач: в большинстве машин он или «потеет» маслом, или течет. Также желательно обратить внимание и на левый внутренний сальник полуоси – из-под него тоже может течь масло. В автомобилях с пробегом 250 тыс. км и более может оборваться трос включения задней передачи, которая разблокируется поднятием специальной юбки на рычаге КП.

Подвеска Renault Laguna настроена на комфортабельную езду, хотя с асфальтовых шоссе лучше не съезжать – дорожный просвет автомобиля небольшой (120 мм). Втулки стабилизатора поперечной устойчивости и сайлент-блоки рычагов передней подвески на наших дорогах «выхаживают» в среднем 60 тыс. км. Сайлент-блоки задней торсионной балки служат не менее 80 тыс. км.

Рулевое управление с ГУР достаточно информативное, причем в более дорогих версиях он изменяет степень усиления в зависимости от скорости движения. Хотя рулевое не слишком надежное – со временем может выйти из строя подшипник рулевого вала, который меняется только в сборе с частью вала. Наконечники рулевых тяг на наших дорогах служат 40–60 тыс. км.

Покупку Renault Laguna можно порекомендовать семейным людям, которые ценят тонкий шарм французских машин и комфорт. Еще одно достоинство Laguna – приемлемая стоимость большинства оригинальных запчастей, которые часто стоят дешевле неоригинальных.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Renault Laguna 2,9 V6, $	**14220**	**11770**	**10155**	**8950**	-	-
	Пробег, тыс. км	109,4	126,9	144,4	161,9	-	-
	Дизельные						
	Renault Laguna 2,2 D, $	***6380***	***6000***	***5620***	***5235***	***4860***	***4475***
	Пробег, тыс. км	105,6	122,5	139,4	156,3	173,2	190,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л 16V (107 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (120 л. с.)** ◆ **2,0 л (114 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (139 л. с.)**

6-цилиндровый: **2,9 л 24V (190 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л Turbo (98 л. с.)** ◆ **2,2 л (83 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V Turbo (113 л. с.)**

История

До: **Renault 21 1986–1994 г. в.**

11.93 Старт 5-дверного хэтчбека Renault Laguna. В стандарте – водительская подушка безопасности

03.95 В базу вошел передний пассажирский аэрбег. Дизельный агрегат объемом 2,2 л

07.95 Дебют 5-дверного универсала Nevada. Бензиновый двигатель объемом 2,0 л 16V

04.97 Дизельный агрегат 2,2 л с турбонаддувом. Самый мощный бензиновый мотор объемом 2,9 л

03.98 Рестайлинг модели

09.98 Двигатель объемом 1,8 л с 16-клапанной головкой блока цилиндров.

После: **Laguna II с 2000 г.**

Итоги

+ **Комфортабельный салон ● Вместительный багажник (универсал) ● Высокая плавность хода ● Приемлемая стоимость оригинальных запчастей**

– **Мало места от коленей до спинок передних сидений ● Малый дорожный просвет ● Проблемы с механической КП и рулевым ● Возможны неисправности «печки»**



Альтернатива: Opel Vectra (B), Mazda 626 (GE), Ford Mondeo I

Renault Safrane

1992–2001





Если вы цените высокий комфорт и при этом предпочитаете неординарные машины, стоит обратить внимание на Renault Safrane. Этот автомобиль у себя на родине до сих пор остается очень престижным.

Главная особенность Safrane – нехарактерный для данного класса тип кузова – 5-дверный хэтчбек. Объем багажника средний по сравнению с конкурентами. В салоне очень просторно – здесь не чувствуют себя стесненными даже 5 человек. И неудивительно, ведь по размеру колесной базы, ширине и высоте «француз» является одним из самых больших среди «одноклассников». Базовая комплектация Safrane укомплектована не бедно – в ней есть подушки безопасности, ABS, гидроусилитель руля, иммобилайзер и сигнализация. В большинстве автомобилей можно найти кондиционер или раздельный для водителя и переднего пассажира климат-контроль, электростеклоподъемники, электропривод наружных зеркал. Но больше всего удивит бортовой компьютер, оборудованный синтезатором речи, который сообщает о всевозможных неполадках: незакрытых дверях, багажнике, капоте и т. п.

Из-за нарушения работы системы рециркуляции воздуха сильно запотевают стекла, а в версиях с климат-контролем может выйти из строя электродвигатель заслонки микширования воздуха, вследствие чего в салоне нельзя задать нужную температуру.

Большинство находящихся в Украине Safrane оснащены бензиновыми двигателями. Их моторесурс в зависимости от объема составляет от 300 до 500 тыс. км, хотя из-за перегрева моторы приходилось ремонтировать и раньше. Причина тому – плотное расположение сот радиатора системы охлаждения, которые на наших дорогах быстро засоряются. Применение некачественного антифриза или его несвоевременная замена приводит к коррозии, а затем и течи металлических трубопроводов системы охлаждения, соединяющих «помпу» с блоком цилиндров. Специалисты советуют воздержаться от покупки автомобилей с двигателями Volvo (N7Q объемом 2,0 л и N7U – 2,5 л) и Renault (J7R – 2,0 л). После пробега в 150 тыс. км у них появляется сильный нагар на внутренней части тарелок клапанов. В агрегатах V6 цепь ГРМ служит до 300 тыс. км и затем растягивается, а в J7R и J7T – объем 2,2 л отмечены выходы из строя датчика температуры охлаждающей жидкости и прокладки впускного коллектора. Изнашиваясь, топливный насос начинает потреблять большой ток, что приводит к оплавлению контактов электрического разъема, связывающего его с блоком управления. Большинство двигателей (кроме 3,0-литровых французских и скандинавских) со временем нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов.

Крутящий момент от двигателя к колесам передается посредством 5-ступенчатой механической или 4-ступенчатой автоматической КП. «Механика» надежна, и в процессе эксплуатации проблем с ней не возникает. Разве что на машинах с пробегом около 300 тыс. км изнашиваются втулки кулисы переключения передач. Для «автомата» характерен износ датчика положения селектора АКП, из-за чего нарушается алгоритм работы агрегата, а что хуже всего – может не заводиться двигатель.

Независимая передняя и многорычажная задняя подвески Safrane обеспечивают высокий уровень комфорта. Ввиду немалой массы двигателей быстрее всего изнашиваются передние амортизаторы и стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости. «Слабое место» задней подвески – опоры стоек. Остальные же детали подвесок способны «выходить» около 100 тыс. км. Попадаются на нашем рынке и экземпляры с пневматической подвеской, которая на наших дорогах долго не служит.

Рулевое управление реечного типа на всех версиях оснащено гидроусилителем, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости движения. Наконечники рулевых тяг «выхаживают» около 50 тыс. км. Если их своевременно не заменить, это повлечет выход из строя сальников рулевой рейки. Она не ремонтируется, а новый узел стоит дорого. К 200 тыс. км изнашивается крестовина рулевого вала, причем благодаря качественной шумоизоляции ее стук услышать сложно.

Обслуживание бывшего флагмана компании Renault недешево: даже при покупке неоригинальных запчастей особо сэкономить не удастся. Покупку Safrane можно порекомендовать автолюбителям, которые ценят высокий комфорт и хотят подчеркнуть свою неординарность.

История

До: **Renault 25 1984–1992 г. в.**

03.92 Дебют Renault Safrane

11.93 Модификация Biturbo 4X4 с полным приводом и мотором, оснащенным двойным турбонаддувом

09.96 Рестайлинг. Изменена гамма двигателей

После: **Renault Vel Satis с 2001 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Renault Safrane 2,5i 20V, $	15350	13280	11505	9895	8460	7325
	Renault Safrane 3,0i V6, $	17950	15600	13980	11850	10195	8335
	Пробег, тыс. км	111,3	132,5	153,7	174,9	196,1	217,3
	Дизельные						
	Renault Safrane 2,2 TD, $	17150	15070	13295	11625	10090	8680
	Пробег, тыс. км	111,3	132,5	153,7	174,9	196,1	217,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,2 л (126 л. с.)**
5-цилиндровый: **2,5 л 20V (165 л. с.)**; 6-цилиндровые: **3,0 л (167 л. с.)** ◆ **3,0 л Biturbo (286 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **2,1 л Turbo (85 л. с.)** ◆ **2,2 л Turbo 12V (113 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (112 л. с.)**



Альтернатива: Citroën XM, Ford Scorpio II, Nissan Maxima (A32)

Итоги

Плюсы: Просторный и комфортабельный салон ● Хорошая комплектация многих экземпляров ● Энергоемкая и надежная подвеска ● Эффективные беспроблемные тормоза

Минусы: Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Ограниченный выбор модификаций ● Недолговечные бензиновые двигатели (2,0 л и 2,5 л) и пневматическая подвеска ● Склонность моторов к перегреву ● Возможны проблемы с «автоматом»

Rover 200 II

1995–1999





В пору сотрудничества с компанией Honda с 80-х и до середины 90-х годов британский концерн Rover выпустил два поколения модели европейского гольф-класса – серии 200.

Представителей второй генерации Rover 200 на отечественных дорогах можно встретить как в 3-, так и в 5-дверном исполнении, а вот увидеть купе практически не реально. Rover 200 сконструирован на базе Honda Civic шестого поколения. Хотя кузов «англичанина» не оцинкован, его лакокрасочное покрытие и антикоррозионная защита достаточно прочны, так что сохранность автомобиля во многом зависит от участия-неучастия в ДТП. Серьезные столкновения этой машине противопоказаны – найти к ней кузовные детали сложно.

Салон Rover 200 выглядит богаче, чем это принято в европейском гольф-классе: применяются дорогой пластик, гобеленовая обивка, декоративные вставки «под дерево». Уровень комплектации обычно выше среднего – ABS, усилитель руля, две подушки безопасности, складывающиеся задние сиденья.

Автомобили оснащались как бензиновыми, так и дизельными силовыми агрегатами. В основе бензиновых лежат моторы Honda Civic, а вот дизельные – родные Rover. Последние цифры индекса 200-й серии обозначают объем двигателя – например, 214 – 1,4 л. В Украине чаще встречаются бензиновые агрегаты объемом 1,4 и 1,6 л. Интересно, что мощность 1,4-литрового может составлять как 75 л. с. (Rover 214i), так и 103 л. с. (Rover 214Si). В линейке силовых агрегатов применялся и 2,0-литровый бензиновый двигатель (140 л. с.), которым оснащались редкие версии 220i с кузовом купе. Ресурс двигателей при своевременном обслуживании достигает 400 тыс. км. Все моторы очень чувствительны к качеству топлива – в первую очередь страдает топливный насос. Слабые места агрегатов – элементы системы охлаждения, пластиковые патрубки которой трескаются и теряют герметичность. Высокооборотистые двигатели требовательны к качеству масла – его нужно менять своевременно, применяя предписанное инструкцией.

Трансмиссия Rover 200 может быть как механической пятиступенчатой, так и автоматической. В последнем случае используется бесступенчатый вариатор (CVT), разработанный конструкторами Honda. Он устанавливался в паре с двигателем объемом 1,6 л. Вариатор вполне надежен и удобен в эксплуатации, но специалистов, способных его отремонтировать, найти нелегко. Механические коробки надежно работают до 200 тыс. км, после чего нередко требуется замена подшипников валов КП и синхронизаторов. При щадящей эксплуатации диски сцепления служат около 150 тыс. км, а гидравлический привод их выключения может дать течь уже к 100 тыс. км.

Многие детали передней подвески 200-й серии такие же, как у Honda Civic: взаимозаменяемы рычаги, стойки стабилизаторов, амортизаторы, подшипники ступиц. Детали для ремонта машин владельцы могут подобрать и по «хондовским» каталогам, поскольку в случае совпадения запчастей такой способ покупки может оказаться дешевле и оперативнее.

Ремонт передней подвески назревает не ранее 50 тыс. км, но втулки стабилизаторов поперечной устойчивости приходится менять чаще. Шаровые опоры меняют только вместе с рычагом, а сайлент-блоки – отдельно. Оригинальные амортизаторы служат 60–70 тыс. км.

Сзади у «двухсотого» полузависимая подвеска с Н-образной балкой, конструкция и детали – английские. Задняя подвеска долговечна, и ремонтируют ее в несколько раз реже, чем переднюю.

Насос гидроусилителя может потребовать ремонта при пробеге свыше 150 тыс. км. Наконечники же рулевых тяг на наших дорогах не «живут» более 50 тыс. км, а сами тяги выдерживают до 90 тыс. км. Насос гидроусилителя руля сразу после покупки подержанной машины может нуждаться в ремонте, поскольку его ресурс к 150 тыс. км обычно исчерпан.

При ближайшем знакомстве оказывается, что Rover 200 – неплохой автомобиль гольф-класса, не получивший, однако, распространения в континентальной Европе. Родство с Civic придает его имиджу «остроты», хотя главная особенность модели – британский шарм.

История

До: **Первое поколение Rover 200 1989–1995 г. в.**

10.95 Представлен Rover 200 (RF) второго поколения

11.95 Начато серийное производство

После: **Rover 25 с 1999–2006 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995
Бензиновые						
	Rover 214 1,4i, $	7200	6650	6000	5700	5200
	Rover 214 1,4 Si, $	7380	6930	6450	6000	5640
Пробег, тыс. км		122.3	138,5	144,3	150,1	165.9
Дизельные						
	Rover 220 2,0 SD, $	8660	8065	-	-	-
	Rover 220 2,0 SDi, $	8855	8250	-	-	-
Пробег, тыс. км		104	120	-	-	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (103 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (111 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (120 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (145 л. с.)** ◆ **2,0 л (140 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л Turbo (86 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (105 л. с.)**



Альтернатива:
Ford Escort II, Mazda 323 (BA), Peugeot 306

Итоги

Удобный и богатый салон ● Высокая литровая мощность и надежность двигателей ● Незаурядность

Недолговечные передняя подвеска, КП и рулевое ● Проблемы с приобретением комплектующих и запчастей ● Не много специалистов по ремонту

Rover 400 II

1995–1999





Появившись в эпоху, когда владелицей марки была компания Honda, Rover 400, как и «двухсотка», создан на основе модели Civic. Основное отличие «четырехсотки» от Rover 200 – в типе кузова: это седаны, лифтбеки и универсалы.

Как в Европе, так и в Украине наиболее распространены Rover 400 с кузовом седан. Изредка встречаются машины 400-й серии с пятидверным кузовом лифтбек, который за счет меньшего заднего свеса короче на 175 мм. А вот универсалы – большая редкость.

Каркас у Rover тот же, что и у Civic, но «оперение» свое. Повреждений кузова следует остерегаться – запчасти найти нелегко. Стойкость к коррозии достаточно высока – на десятом году эксплуатации только начинают появляться первые следы ржавчины в местах, где пострадало заводское защитное покрытие. Сохранность кузова обеспечивает и стойкое лакокрасочное покрытие.

Интерьер машины изготовлен из качественных материалов. Естественно, о каких-либо скрипах тут говорить неуместно. Сиденья мягкие и удобные, хотя не всем понравится светлая обивка в отдельных экземплярах. Все автомобили хорошо укомплектованы. На них установлены гидроусилитель руля, ABS, кондиционер, регулируемая рулевая колонка, две подушки безопасности, электростеклоподъемники, подогрев зеркал, сигнализация, центральный замок и люк с электроприводом. Вышеперечисленные «удобства», как правило, работоспособны и по сей день.

Характерное слабое место всех двигателей – пластиковые патрубки системы охлаждения, которые нередко трескаются и пропускают антифриз. Почти все автомобили комплектовались «роверовскими» моторами, которые считаются менее надежными, чем «хондовские». Единственный в гамме японский движок – 1,6 л мощностью 113 л. с. – отличается более высоким ресурсом. Вычислить машину с мотором Honda проще, если знать, что он агрегатировался только с 4-ступенчатым гидромеханическим «автоматом». Хотя версии с АКП встречаются редко. При этом специалисты отмечают, что данный агрегат вполне надежен.

Большинство машин, эксплуатируемых в Украине, оснащено механическими 5-ступенчатыми «коробками». После 200 тыс. км появляется потребность замены их подшипников и синхронизаторов. Сцепление при спокойном стиле эксплуатации изнашивается не ранее чем через 150 тыс. км. Менее живуч гидропривод, цилиндры которого дают течь уже на первой сотне тысяч километров пробега. Переборке эти узлы не подлежат – их приходится только менять. Шарниры полуосей даже на автомобилях с пробегом более 200 тыс. км все еще сохраняют работоспособность при условии, что пыльники, которые не всегда «доживают» до 100 тысяч км, меняют вовремя.

Ходовая часть Rover 400-й серии представляет собой удачное сочетание комфортности и хорошей управляемости благодаря многорычажной конструкции и настройкам подвески, более мягкой по сравнению с Civic. При этом большинство деталей аналогичны «хондовским». Ремонтировать подвеску приходится через 50–60 тыс. км, но такие «мелочи» как втулки стабилизаторов требуют внимания вдвое чаще. Верхние шаровые опоры меняются только вместе с рычагом, нижние – отдельно, как и сайлент-блоки передних и задних рычагов.

Гидроусилитель рулевого управления не создает проблем на протяжении первых 150 тыс. км. Тормоза на Rover 400, как правило, дисковые спереди и барабанные сзади, но модификации 420 и 425 в обязательном порядке оснащались четырьмя дисковыми механизмами и ABS. Никаких неприятных особенностей у тормозной системы нет.

Главное в Rover – благородство происхождения и имидж незаурядного автомобиля. Купив эту удобную для деловых и семейных поездок машину, вы одновременно получаете аксессуар, свидетельствующий о вашем тонком вкусе и исключительности.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые					
	Rover 416 1,6 Si, $	**9425**	**8785**	**8190**	**7750**	**7180**
	Rover 400 2,0 Si, $	**11925**	**11100**	**10280**	**9430**	**8300**
	Пробег, тыс. км	113,8	131,2	148,8	166,2	187,1
	Дизельные					
	Rover 400 2,0 Di, $	**10175**	**9415**	**8680**	**8010**	**7380**
	Пробег, тыс. км	113,8	131,2	148,8	166,2	187,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л 16V (103 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (111 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (113 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,5 л V6 24V (175 л. с.)**

Дизельные: **2,0 л (86 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (105 л. с.)**



Альтернатива:
Chrysler Neon I, Hyundai Elantra I, Mitsubishi Carisma

История

До: Первое поколение Rover 400 1990–95 г. в.

04.95 Старт второго поколения Rover 400

05.95 Начало серийного производства

03.98 Топовая версия Rover 425i с 2,5-литровым двигателем

После: Rover 45 1999–2006 г. в.

Итоги

Качественный и удобный салон
- **Хорошая управляемость**
- **Комфортная подвеска**
- **Мощные двигатели**

Проблемы с приобретением комплектующих и запчастей
- **На рынке мало версий с АКП**
- **Не много специалистов по ремонту**

Rover 600

1993–1998





Все модели Rover 80-х и середины 90-х годов созданы на платформе и с использованием агрегатов Honda. Не стал исключением и Rover 600, разработанный на базе Honda Accord пятого поколения.

Rover 600 представлен только классическим 4-дверным седаном. Поскольку автомобиль мало распространен, кузовные детали к нему стоят дорого, и поэтому желательно остерегаться повреждений машины. Багажник Rover 600 на целых 20 л больше, чем у «сестрички» Honda Accord: его объем – 450 л.

Салон просторный, и в нем легко поместятся пять человек. В отделке интерьера машины применены эффектные и дорогие отделочные материалы. Запаса места над головой на задних сиденьях хватает даже пассажирам высокого роста. В стандарте рулевая колонка может изменять высоту, что вместе с широким диапазоном регулировок водительского кресла позволит человеку любого роста и телосложения удобно устроиться за рулем. Приятно порадует наличие водительской подушки безопасности, электростеклоподъемников, электрорегулировок наружных зеркал и кондиционера.

«Шестисотые» оснащались четырьмя бензиновыми агрегатами Honda, а также двумя 2,0-литровыми турбированными английскими моторами – бензиновым и дизелем. Хондовские двигатели более надежны и при надлежащем обслуживании способны «пробежать» свыше 500 тыс. км. А вот ресурс турбированных агрегатов заметно меньше. Японские моторы нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов.

История

04.93 Дебют 4-дверного седана
07.94 Установка бензинового агрегата 2,0 л, оснащенного турбонаддувом (200 л. с.)
01.95 Турбодизельный двигатель объемом 2,0 л (105 л. с.)
04.96 Бензиновый мотор 1,8 л (118 л. с.)
После: **Rover 75 1998–2006 г.в.**

На агрегатах, выпущенных до 1996 года, эту операцию нужно проводить каждые 20 тыс. км, а после – каждые 40 тыс. км. Для более ровной работы эти двигатели оснащены двумя балансирными валами противовращения. Поэтому при замене ремня ГРМ через каждые 100 тыс. км, необходимо устанавливать и новый ремень привода балансирных валов.

Rover 600 агрегатировались 4-ступенчатыми автоматическими и 5-ступенчатыми механическими КП. Эти узлы надежны, хотя довольно привередливы в обслуживании – каждый тип коробок требует специальной смазки. Применение несоответствующего масла сокращает срок службы этих агрегатов. На машинах, выпущенных после 1996 года, в «механике» масло меняется каждые 80 тыс. км, и заливать нужно только оригинальную хондовскую трансмиссионную смазку MTF-II. А вот на более ранних экземплярах в механических КП применяется обычное моторное масло вязкостью 10W-40, которое меняют в два раза чаще – каждые 40 тыс. км. «Автоматы» также потребляют разные масла, хотя у них одинаковый период замены – 60 тыс. км. На экземплярах, выпущенных до 1996 года, рекомендуется заливать смазку марки ATF Dextron-2 или -3, а после – ATF Premium. В гидравлическом приводе сцепления со временем начинает подтекать жидкость из рабочего или главного цилиндра. Замена манжет в главном цилиндре обойдется дороговато ($67, так как они поставляются вместе с поршнем), а вот ремонт рабочего цилиндра – дешевле.

В автомобиле применены двухрычажная передняя и многорычажная задняя подвески. «Ходовая» машины при этом умеренно жесткая. Подвеска долговечна – большинство ее деталей «выхаживают» не менее 100 тыс. км. Но ее ремонт обходится недешево. Фирменная шаровая опора переднего верхнего рычага поставляется только в сборе с ним. «Шаровая» нижнего рычага предлагается отдельно, хотя также стоит немало. В задней подвеске дороже всего обходится замена сайлент-блоков продольного рычага, которые меняются только вместе с рычагом.

Рулевое управление реечного типа на всех версиях оснащено гидроусилителем, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости движения. Такая конструкция повышает безопасность при управлении машиной на высоких скоростях. Со временем из-за износа пары шестерня–рейка при проезде неровностей в рулевой рейке появляется стук. Однако специалисты уверяют, что с таким дефектом можно еще достаточно долго ездить.

Тормозная система достаточно эффективна за счет применения всех дисковых механизмов и системы ABS в «базе». Каких-либо серьезных проблем с тормозами не бывает, правда, со временем могут «закиснуть» направляющие задних суппортов.

Rover 600 – автомобиль «на любителя». Его покупку можно порекомендовать истинным джентльменам, которым эта машина поможет выделиться в ряду владельцев привычных подержанных автомобилей среднего класса. Стоимость «шестисотого» сравнима с ценой Honda Accord пятого поколения.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
Бензиновые							
	Rover 618 1,8 Si, $	12870	11585	10280	9065	-	-
	Rover 620 2,0 Si, $	9550	8295	7305	6425	-	-
	Rover 623 2,3 Si	-	-	11905	10540	9315	8220
Пробег, тыс. км		117	135	153	171	189	207

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. впрыск.: **1,8 л 16V (118 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (131 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (200 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (158 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **2,0 л Turbo (105 л. с.)**



Альтернатива:
Toyota Carina E, Volkswagen Passat (B4), Mazda 626 (GE)

Итоги

Богатая отделка салона ● Хорошее базовое оснащение ● Спортивный темперамент японских двигателей и их долговечность ● Высокая устойчивость ● Хорошая управляемость ● Взаимозаменяемость многих деталей с Honda Accord

Высокая стоимость оригинальных кузовных деталей и отсутствие «бэушных» ● Меньший ресурс английских двигателей ● Повышенный износ рулевой рейки

Saab 900

1978–1993





Этот автомобиль в Украине – большая редкость. А объявление о его продаже еще сложнее найти: владельцы неохотно расстаются с Saab 900.

Одни автолюбители ценят его за яркий дизайн, другие – за динамику и уверенное поведение на дороге. Но все владельцы прекрасно понимают – они хозяева по-настоящему эксклюзивной машины! Даже с учетом почтенного возраста коррозионная стойкость кузова не вызывает нареканий, да и заводское лакокрасочное покрытие долго не тускнеет. Модель представлена четырьмя модификациями: 3- и 5-дверными хэтчбеками, 4-дверным седаном и редкими кабриолетами.

Салон Saab 900 оригинален, хотя отличается некоторой простотой отделки. Обратите внимание, что в экземплярах первых годов выпуска приборная панель от перепадов температур могла потрескаться. Вместе с тем многие модификации оборудованы весьма достойно. Причем, по утверждению специалистов, электрооборудование практически не доставляет каких-либо неприятностей. Разве что в цепи включения задних «поворотников» может пропасть контакт.

Но главная ценность Saab, конечно же, спрятана под капотом. На эту модель устанавливались исключительно 2,0-литровые бензиновые моторы (со сдвоенными карбюраторами или системой впрыска K-Jetronic). Наиболее интересны турбированные модификации. Несмотря на сложность конструкции, они достаточно надежны. Но время вносит свои коррективы. У машин первых годов выпуска могут появиться трещины в выпускном коллекторе и даже в головке блока цилиндров. В произведенных до 1988 года версиях через 100–120 тыс. км пробега приходилось менять цепь ГРМ и звездочки. Позже конструкцию усовершенствовали, что позволило увеличить ресурс узла в 1,5 раза. Интересной особенностью отличались экземпляры 1990 г. в. Даже если в баке оставалось 10–15 л горючего, бензонасос переставал работать. В авто до 1990 г. в. не замененный своевременно (каждые 90 тыс. км пробега) насос системы охлаждения обычно давал течь, что приводило к перегреву двигателя и в лучшем случае – к последующей замене прокладки головки блока.

Один из самых проблемных узлов автомобиля – механическая КП. На машинах до 1989 г. в. после пробега свыше 150 тыс. км наблюдается износ подшипников первичного вала. Нередко можно встретить «убитые» коробки с выработанными шестернями, особенно в «темпераментных» турбированных версиях. И практически всем автомобилям свойственен значительный люфт рычага переключения передач.

Ходовая часть Saab 900 имеет ярко выраженный «драйверский» характер – она жестковатая, но при этом отличается отличной «цепкостью» за дорожное полотно. Вмешательства в подвеску будут отнюдь не частыми, но стоит учитывать, что поиски дешевых «левых» запчастей – безнадежное занятие и сэкономить вряд ли удастся.

В самых старых экземплярах могут возникать проблемы с гидроусилителем руля, который устанавливался в качестве базового оснащения. Со временем не только снижается его производительность, но и возможна течь сальников насоса, который очень требователен к качеству рабочей жидкости.

Нужно регулярно следить за состоянием механизма стояночного тормоза Saab 900. Он блокирует передние колеса, и в случае подклинивания из-за коррозии это чревато не только повышенным износом колодок, но и ухудшением управляемости.

Saab 900 – редкий гость на украинском рынке подержанных автомобилей. Из-за дороговизны запчастей его можно порекомендовать лишь любителям марки и ценителям стильных машин – людям, которые готовы вкладывать деньги в шведскую автоэкзотику.

История

10.78 Премьера Saab 900
09.83 Старт 5-дверного хэтчбека
03.84 Двигатели с турбонаддувом
01.85 Модернизация
02.88 Моторы оснастили катализаторами отработавших газов
09.91 Установка ABS
03.92 Подушки безопасности вошли в серийное оснащение

После: Saab 9-3 1993–2002 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые					
	Saab 900 2,0i, $	6290	5420	4685	4040	-
	Saab 900 2,0i 16V Turbo, $	7420	6600	5805	5040	4355
Пробег, тыс. км		206,7	222,3	237,9	253,5	269,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (110 л. с.)** ◆ **2,0 л (126 л. с.)** ◆ **2,1 л (136 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo 16V (160 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo 16V (175 л. с.)**



Итоги

+ Приемлемая коррозийная стойкость ● Живучесть нетурбированных моторов ● Хорошая устойчивость

– Дороговизна запчастей ● Изношенные турбированные двигатели ● Недолговечные механические коробки передач





Альтернатива:
Alfa Romeo 75, Lancia Delta, Audi 90

Saab 9000

1991–1997





Saab 9000 может стать и спокойным семейным автомобилем, и низко летящим перехватчиком, и чем быстрее захочет «летать» его владелец, тем больше ему придется платить.

Этот автомобиль благодаря удачной конструкции, заслуженной репутации и продуманному позиционированию выпускался довольно долго.

Автомобиль представлен в двух кузовах – 4-дверный седан и 5-дверный хэтчбек. Богато укомплектованная топ-версия Griffin, которая выпускалась исключительно с кузовом седан, появилась в 1993 году. Особняком стоит «заряженная» версия Aero. Этот вариант, кроме 235-сильного мотора, отличается иным пластиковым обвесом кузова. Разумеется, покупали его отнюдь не для спокойных вояжей, что отразилось на состоянии даже относительно нестарых образцов. С коррозионной стойкостью у Saab 9000 особых проблем не возникает. Автомобиль разрабатывался с учетом использования в жестких условиях скандинавских зим, и наши холода он воспринимает как санаторные условия. Объем багажника седана – средний по сравнению с одноклассниками (487 л), поэтому тем, для кого важен этот параметр, рекомендуем обратить внимание на хэтбчек – объем его грузового отсека 562 л.

Гамма двигателей Saab 9000 достаточно широка. Диапазон мощности силовых агрегатов – от 125 до 225 л. с., объем – от 2,0 до 3,0 литров. Наиболее распространены 4-цилиндровые моторы объемом 2,0 и 2,3 литра. Причем оба варианта выпускались как в «атмосферном», так и в турбированном исполнении, а изменение мощности двигателя достигалось во многом благодаря изменению давления наддува. Дизельные «коптилки» на столь благородном автомобиле не применялись.

2,0-литровый бензиновый мотор без турбонаддува – самый беспроблемный, а содержать его наиболее дешево. Он «ходит» до первого капремонта не менее 500 тысяч км, но не дает главного, ради чего покупают Saab, – динамики. Этот же вариант, но с турбиной низкого наддува, куда предпочтительнее, тем более что в надежности он почти не уступает. На практике иногда встречались образцы, которые продержались до капремонта около 1 млн. километров! Позволят получить удовольствие от динамичной езды и турбированные варианты 2,3-литрового мотора. Тем, кто не доверяет турбинам, производитель предложил атмосферную версию этого двигателя. В целом все моторы неплохи, но в них есть одна слабинка. Речь идет о балансирных валах противовращения и их цепном приводе, который служит до 150 тысяч км.

Несколько особняком держится атмосферный 3,0-литровый двигатель, у которого для привода ГРМ применялся обычный ремень. Этот агрегат, позаимствованный у Opel и доработанный специалистами Saab, считается не совсем удачным, поэтому специалисты советуют отказаться от его покупки.

По отзывам специалистов, более надежной является 4-ступенчатая автоматическая коробка, а вот 5-ступенчатая «механика» существенно слабее – выходят из строя подшипники валов. Масляный радиатор «автомата» установлен под радиатором охлаждения двигателя и на скоростных поездках за пределами города можно легко поймать камешек, который нарушит герметизацию, что приведет к медленному вытеканию смазки. Так что нелишним будет регулярно следить за уровнем масла в АКП при помощи щупа.

Залогом надежности подвески Saab 9000 служит ее конструктивная простота. Никаких сложных «многорычажек» со множеством сайлент-блоков и опор. В результате часто выходит из строя только задний сайлент-блок переднего рычага. Подвеска разрабатывалась с таким расчетом, чтобы вся нагрузка от преодоления неровностей ложилась на эту, казалось бы, незначительную деталь. Вмешательство может понадобиться после 70–80 тыс. – замена шаровых опор и 100–150 тысяч км – замена стоек передних амортизаторов.

Рулевой механизм с гидроусилителем держится долго – более 250 тысяч км. Но при износе производится только полная замена. Впрочем, стоимость рулевой рейки на фоне цен на этот узел у конкурентов довольно приемлемая.

Тормоза в столь мощном автомобиле не менее важны, чем темпераментный двигатель. На «9000-м» применяются только дисковые тормозные механизмы. Передние колодки держатся в среднем 20 тысяч км, задние – 60. Но многое зависит от стиля езды.

Ценители говорят: Saab не автомобиль – это диагноз. Содержать его обходится дороже, чем такого же класса «европейцев». Человек, который усядется за штурвал этого «истребителя», может простить ему все, да и поводов огорчаться будет немного – шведы сделали свой автомобиль на совесть.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые					
	Saab 9000 2,0i 16V Turbo , $	13685	12060	10560	-	-
	Saab 9000 2,0i 16V, $	13280	12030	10800	9635	8400
Пробег, тыс. км		160,0	177,3	194,6	211,9	229,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 (125 л. с.)** ◆ **2,0 Turbo (150 л. с.)** ◆ **2,3 (147 л. с.)** ◆ **2,3 Turbo (170 л. с.)** ◆ **2,3 Turbo (200 л. с.)** ◆ **2,3 Turbo (225 л. с.)**

6-цилиндровый: **3,0 л V6 (210 л. с.).**

История

03.84 Дебют Saab 9000.

09.91 Рестайлинговый хэтчбек CS/CSE Старый его вариант выпускался до 1993 года

03.93 На смену наиболее мощной версии хэтчбека T16S пришла модификация Aero

02.94 Рестайлинг седана

01.95 Седан Griffin в качестве опции получил 3,0-литровый бензиновый двигатель V6 от Opel

После: Saab 9-5 с 1997 г.

Итоги

+ Устойчивость к коррозии ● Богатое оснащение ● Широкая гамма двигателей ● Высокий уровень безопасности

– Дефицит на рынке неоригинальных запчастей с приемлемой стоимостью ● Невысокая надежность механических КП ● Многие экземпляры имеют большой пробег (свыше 200 тыс. км) ● Большая степень износа «заряженных версий»



Альтернатива:
BMW 5-й серии (E34), Audi 100/A6, Alfa Romeo 164

Saab 9-5

1997–2005





Saab 9-5 сориентирован на энергичных и состоятельных покупателей, предпочитающих активный стиль езды и желающих подчеркнуть свою неординарность приобретением необычного автомобиля бизнес-класса.

Кузов этого «шведа» стоек к коррозии, поскольку оцинкован и имеет качественное лакокрасочное покрытие. Однако купить необходимые детали в случае серьезного повреждения будет непросто – как правило, в наличии запчастей нет, поэтому придется их заказывать и какое-то время ждать доставки.

Saab 9-5 – комфортабельный автомобиль. Обзор из просторного салона отличный, регулировки есть не только у передних, но и у задних сидений. Торпедо, напоминающее панель приборов истребителя, оригинальное и эргономичное. Дополнительное удобство создается множеством приятных мелочей, среди которых шумоизоляция, подсветка дверей, информационный дисплей и др. Кстати, на машинах, выпущенных до 2001 года, эти дисплеи выходили из строя.

Все двигатели Saab 9-5 турбированные. Бензиновые «четверки» собственной «саабовской» разработки обкатаны еще на предыдущей модели 9000. Мощность различных версий зависит от объема и давления наддува. Поклонники марки считают классическим четырехцилиндровый мотор с турбиной низкого давления. Именно такие версии чаще встречаются в Украине. В основе бензинового 3,0-литрового V6 (200 л. с.) лежит мотор Opel Omega, основательно доработанный шведами. Шестицилиндровый дизель спроектирован в Японии специалистами Isuzu. Бензиновый V6 устанавливался на люксовую комплектацию Griffin, а самым «заряженным» из 2,3-литровых (250 л. с., 350 Нм) комплектовали версию Aero. Этот «движок» отличался чисто авиационной особенностью – кратковременным форсажным режимом турбины с дополнительными 20 Нм тяги. Двигатели, как правило, не страдают отсутствием аппетита. Их ремонт трудоемкий, а запчасти стоят дорого. Кстати, именно потому этот технически совершенный и комфортабельный автомобиль не стал у нас популярным. Поскольку эти моторы в Украине мало распространены, грамотно их обслужить могут только на считанных СТО. Ресурс двигателей до капремонта – 300–400 тыс. км, но сначала придется поменять цепь привода ГРМ (150–250 тыс. км). У моторов V6 распредвалы приводятся ремнем, и каждые 90 тыс. км его придется менять. На «четверках», выпущенных до 2001 года, грешит негерметичностью передняя крышка двигателя (течи масла), недолговечны турбина (потеря эффективности уже к 60–80 тыс. км), блок дроссельной заслонки (проблемы с холостым ходом и набором высоких оборотов) и электронный блок управления двигателем (аналогичные симптомы). Впрочем, большинство владельцев уже заменили эти неудачные узлы более долговечными модернизированными. При покупке двигатели следует тщательно диагностировать, поскольку многие из них эксплуатировались в весьма активном режиме и вскоре могут потребовать серьезного и дорогостоящего ремонта.

История

До: Saab 9000 1991–1997 г. в.

07.97 Старт 4-дверного седана Saab 9-5

10.98 5-дверный универсал

08.99 Версия Aero 2,3 л 16V Turbo (230 л. с.)

04.02 Новые турбодизельные моторы 2,2 л 16V (120 л. с.) и 3,0 л V6 24V (176 л. с.)

01.04 На смену мотору 2,3 л Turbo (220 л. с.) пришел 3,0-литровый агрегат V6 24V Turbo (200 л. с.)

08.05 Рестайлинг Saab 9-5

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2005	2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые						
	Saab 9-5 2,0, $	30570	27745	25005	22335	19635	16925
	Пробег, тыс. км	27,6	49,7	71,8	93,9	116,0	138,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л 16V Turbo (150 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (190 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V Turbo (170 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V Turbo (185 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V Turbo (220 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V Turbo (230/250 л. с.)**

6-цилиндр.: **3,0 л V6 24V Turbo (200 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,2 л 16V Turbo (120 л. с.)**

6-цилиндр.: **3,0 л 24V Turbo Common Rail (176 л. с.)**



Альтернатива: Volvo S80, BWW 5-й серии (E60), Audi A6 II

5-ступенчатая механическая КП надежна, и масло в ней менять не нужно. Сцепление «выхаживает» 180–200 тыс. км. Японская 4-ступенчатая автоматическая КП тоже безотказна, а масло в ней рекомендуется менять каждые 60 тыс. км. Механики фирменной СТО припомнили только несколько случаев замены ШРУСов – и то по причине разорванных пыльников.

Самые недолговечные детали полностью независимой подвески Saab 9-5 – втулки и стойки стабилизаторов. На наших дорогах они выходят из строя к 30–50 тыс. км пробега. До 80 тыс. км выхаживают сайлент-блоки передних и задних рычагов, до 100–120 тыс. – шаровые опоры передней подвески. Однако радует то, что все указанные детали меняют отдельно. К 120–140 тыс. км пробега появляются первые признаки износа как передних, так и задних амортизаторов, но в режиме спокойной езды они могут пройти еще порядка 50 тыс. км.

Рулевому управлению требуется помощь механиков каждые 100 тыс. км, когда приходит время менять тяги и их шаровые наконечники. Насос гидроусилителя служит в среднем 150 тыс. км, а случаи отказов рейки до сегодняшнего дня остаются единичными.

Этот автомобиль не зря выпускает авиационная компания – его покупка сродни приобретению самолета. «Летчика» ожидают удовольствие от пилотирования, зависть знатоков и немало специфических, чисто «самолетных» проблем, в частности, поиск квалифицированных механиков, запчастей и денег для оплаты счетов за сервис и топливо.

Итоги

Индивидуальность ● Богатое оснащение ● Мощные двигатели ● Защищенный от коррозии кузов

Неразвитая сервисная сеть ● Дорогие запасные части ● Недостаточная надежность экземпляров первых годов выпуска ● Трудности с последующей продажей

Seat Toledo 1991–1999





Флагман Seat – Toledo – первая модель испанской компании, разработанная совместно с Volkswagen. Причем многие узлы и агрегаты позаимствованы у VW Golf II, что делает содержание «испанца» очень доступным.

На первый взгляд Toledo похож на обычный классический седан, хотя в действительности это 5-дверный лифтбек, крышка багажника которого открывается вместе с задним стеклом. Благодаря такой конструкции кузова багажное отделение одно из наибольших среди конкурентов – 550/1360 л!

Вместе с тем кузов имеет и недостатки: плохую обзорность из-за широких передних стоек и чересчур высокой «кормы». При покупке следует обратить внимание на колесные арки, особенно передние: они могут быть поржавевшими, хотя в целом автомобиль неплохо защищен от коррозии. Слабое место Toledo – наружные зеркала заднего вида, в которых часто ломается внутреннее пластмассовое крепление, а также наружные дверные ручки, тяги привода которых растягиваются, и в дальнейшем это приводит к тому, что водитель или его попутчики просто отламывают ручки. Кроме того, в машинах 1992–1993 г. в. установлен некачественный уплотнитель крышки багажника, куда во время дождя попадает вода.

Салон «испанца» вполне современный и просторный. О родстве с Golf II напоминают многие элементы интерьера, которые, правда, испанские автокутюрье расположили несколько иначе. На передних сиденьях удобно могут разместиться люди ростом даже выше среднего. В автомобилях 1991–1995 г. в. возможен люфт спинок передних кресел и их салазок. Со временем, когда крепление пластиковых деталей салона разбалтывается, они начинают надоедливо скрипеть.

Все автомобили оснащались 4-цилиндровыми «фольксвагеновскими» двигателями: бензиновыми мощностью от 75 до 150 л. с. и дизельными – 90 л. с. и 110 л. с. (Turbo). В среднем моторесурс агрегатов составляет 250–350 тыс. км. Наиболее оптимальные моторы по соотношению динамики и экономичности – агрегаты объемом 1,8 л (90 л. с.) и 2,0 л (115 л. с.). Хотя первый имеет недостаток: в его топливной системе, оборудованной моновпрыском, часто выходит из строя потенциометр дроссельной заслонки. Долговечностью не отличается и прокладка, установленная между корпусом «моноинжектора» и впускным коллектором. При покупке турбодизельных версий следует проверить состояние турбины – она может быть изношена. Кроме того, в этом моторе встречаются утечки масла через передний и задний сальники коленвала. Несовершенство системы охлаждения всех двигателей проявляется в пластиковых фланцах, стыкующих резиновые патрубки с мотором, – они часто трескаются. К тому же нередко из-под них подтекает охлаждающая жидкость вследствие пересыхания уплотнительных колец.

Чаще всего Toledo комплектовалась 5-ступенчатыми механическими КП, 4-ступенчатые «автоматы» встречаются довольно редко. В целом к коробкам нет каких-либо претензий: они способны прослужить весь срок эксплуатации машины. Хотя в «механике» со временем может потечь сальник первичного вала. В среднем диск и корзина сцепления способны отъездить 150–200 тыс. км.

Подвеска «испанца» несколько жестковата. Передняя независимая, а задняя – полузависимая. Наиболее нагруженные задние сайлент-блоки передних рычагов служат около 70 тыс. км, а сайлент-блоки задней балки – до 100 тыс. км. Слабое место задней подвески – со временем задние пружины проседают. В этом случае специалисты советуют поставить более мощные пружины от VW Passat, предварительно уменьшив их высоту. Реечное рулевое управление Toledo достаточно информативное. На наших дорогах наконечники рулевых тяг способны прослужить 100–150 тыс. км.

Автомобили с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л и 1,8 л и все дизельные версии оснащались передними дисковыми тормозными механизмами и задними барабанными, а все остальные модификации – дисковыми передними и задними тормозами.

Seat Toledo – практичный семейный автомобиль, который не смог достичь популярности своего немецкого собрата главным образом из-за невысокого качества сборки. Благодаря использованию большинства узлов VW Golf II «испанец» доступен в обслуживании, да и стоимость его меньше, чем конкурентов тех же годов выпуска.

История

09.91 Дебют Seat Toledo
12.92 Версия Toledo Sport
01.95 «Заряженная» модификация GT. Установка подушки безопасности и ABS
07.95 Дизельный двигатель объемом 1,9 л (90 л. с.)
03.97 Турбодизель объемом 1,9 л (110 л. с.)
После: **Seat Toledo II 1999–2004 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Seat Toledo I 1,6i, $	10580	9355	7950	6780	5860	5145
	Пробег, тыс. км	124,0	141,1	158,2	175,3	192,4	209,5
	Дизельные						
	Seat Toledo I 1,9 TD, $	-	-	8260	7200	6370	5735
	Пробег, тыс. км	-	-	158,2	175,3	192,4	209,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (135 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (149 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (110 л. с.)**



Альтернатива: **Opel Astra (F), Renault 19, Toyota Corolla (E10)**

Итоги

+ **Невысокая стоимость автомобиля и его содержания ● Элегантный салон ● Вместительный багажник ● Хорошая устойчивость и управляемость**

– **Скрип пластиковой отделки салона ● Не очень хорошая обзорность ● Проблемы с системой моновпрыска топлива ● Недолговечные пластиковые фланцы системы охлаждения**

Skoda Favorit/Forman 1989–1994





Skoda Favorit – стопроцентное воплощение понятия «дешево и сердито». Машина для людей без лишних амбиций, удобная, практичная и в меру надежная. Впрочем, из-за солидного возраста экземпляры в хорошем состоянии встречаются крайне редко.

На базе Favorit производились пятидверные универсалы Forman и пикапы Pick-Up. В Украине распространены машины с кузовом хэтчбек. На кузовах продающихся авто уже встречаются отчетливые следы коррозии. При покупке нужно особо тщательно исследовать пороги, периметр пятой двери, арки крыльев и лонжероны возле точек крепления задних сайлент-блоков.

По оформлению салон напоминает российские модели АЗЛК-2141 и ВАЗ-2109. Угловатые формы деталей интерьера перекликаются с внешним оформлением. Со временем, когда крепление пластиковых деталей салона разбалтывается, они досаждают надоедливым скрипом. Шумоизоляция – среднего качества. В целом салон достаточно простоватый, хотя усесться за рулем можно вполне удобно. Нет замечаний и к обзорности – хорошо видеть ничто не мешает.

По сравнению с конкурентами походный размер багажного отделения 5-дверных хэтчбеков маленький – объем всего 291 л против 330 у ВАЗ-2109 и 470 л – у АЗЛК-2141. Зато если сложить спинки задних сидений, объем багажника Favorit будет больше, чем у «девятки», – 1038 против 940 л соответственно, но все же меньше, чем у АЗЛК-2141, – целых 1600 л. Если же вам часто приходится перевозить грузы, то советуем обратить внимание на более вместительный универсал Forman – объем его багажного отделения с разложенными сиденьями составляет 1365 л.

Особенность Favorit/Forman – все их силовые агрегаты имеют одинаковый объем – 1,3 л. Карбюраторная версия 136 развивает большую мощность, чем 135 (63 л. с. против 54 л. с. соответственно), но из-за более высокой степени сжатия первой требуется высокооктановый бензин – не «девяносто второй», а «девяносто пятый». В среднем ресурс всех агрегатов составляет 250 тыс. км. Несмотря на хорошие эксплуатационные характеристики, «движок» довольно старомоден по конструкции – он имеет нижний распредвал, приводимый короткой цепью, а алюминиевый блок оснащен гильзами. В этом есть плюс – гильзованный блок легче ремонтировать. Цепь привода ГРМ необходимо регулярно обслуживать – она вместе со звездочками в среднем «ходит» около 50 тыс. км, а затем растягивается и стучит, напоминая владельцу, что пришло время заменить отслужившие срок детали.

Skoda Favorit/Forman комплектовалась механическими 5-ступенчатыми коробками передач. Трансмиссия достаточно надежна. Если владельцы не допускают езды со рваными пыльниками ШРУСов и не покупают взамен порванных низкокачественные «резинки», шарниры также служат долго.

Подвеска Favorit/Forman жесткова, причем по «живучести» не уступает узлам более «маститых» иномарок. Оригинальные амортизаторы служат до 100 тыс. км (неоригинальные – вдвое меньше), шаровые опоры – 50–60 тыс. км, сайлент-блоки могут пробежать до 80 тыс. км. Все расходные детали ходовой части заменяются отдельно от рычагов.

Рулевое управление реечного типа не оборудовано усилителем, хотя руль достаточно легкий и крутить его на месте не сложно. Со временем рейка начинает стучать, требуя регулировки или несложной операции по замене втулки. Наконечники рулевых тяг выходят из строя в среднем каждые 70 тыс. км.

Тормозная система, оборудованная передними дисковыми и задними барабанными механизмами, не доставляет неприятностей. Но для надежной работы передних тормозов нужно следить за состоянием резиновых пыльников направляющих передних суппортов и при замене колодок смазывать направляющие.

Преимущество «чешки» – для нее легко найти высококачественные запасные части от известных мировых производителей.

Покупку Skoda Favorit/Forman можно порекомендовать тем автолюбителям, которые нуждаются в недорогом и неприхотливом транспортном средстве, и не хотят тратить много на содержание и ремонт машины.



Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1994	1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые						
	Skoda Favorit 1,3i, $	**3055**	**2705**	**2410**	**2165**	**1960**	**1790**
	Пробег, тыс. км	165,4	178,9	192,4	205,6	219,4	232,9
	Skoda Forman 1,3, $	**3090**	**2770**	**2485**	**2185**	**1980**	**1820**
	Пробег, тыс. км	177,6	192,1	206,6	221,1	235,6	250,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,3 л (54 л. с.)** ◆ **1,3 (63 л. с.)** впрыск.: **1,3 л (68 л. с.)**



Альтернатива:
АЗЛК-2141, ВАЗ-2109, Suzuki Swift I

История

До: Skoda 100-серии 1976-1990 г. в.

03.89 Skoda Favorit 136 L

08.89 Skoda Favorit 135 LX и Skoda Favorit 135 Sport

02.90 Skoda Favorit 135 LSE с каталитическим нейтрализатором. Начат выпуск 5-дверного универсала Forman и пикапа Pick-Up

01.93 Фейслифтинг модели

После: Skoda Felicia 1994-1999 г. в.

Итоги

Плюсы: Невысокая цена ● Доступные ремонт и запчасти ● Довольно надежные узлы и агрегаты

Минусы: Подвержен коррозии ● Простенькое оформление салона ● Устаревший двигатель

Skoda Felicia

1994–2001





Эта «чешка» – отличная альтернатива семейству подержанных ВАЗ-2108/09, ЗАЗ-1102 «Таврия Нова» и Suzuki Swift I. Felicia стала первой моделью, которую чешская компания выпустила после вхождения в состав концерна Volkswagen.

О знаменитом немецком качестве и продуманности конструкции свидетельствуют маленькие и равномерные зазоры между кузовными деталями и отличное лакокрасочное покрытие. Felicia имеет хорошую устойчивость к коррозии.

Автомобиль радует просторным салоном и высоким качеством отделочных материалов – в отличие от отечественных автомобилей, пластиковые детали интерьера Felicia не досаждают назойливым скрипом. Базовая комплектация LX довольно скудная – тканевая обивка салона и вместо тахометра – большие стрелочные часы на приборном щитке, а вот дорогая комплектация GLX имеет более благородную велюровую отделку. Передняя панель вполне функциональна – показания всех приборов отлично читаются. Заслуживают похвалы обзорность и эргономика водительского места, а благодаря широкому диапазону регулировок на передних сиденьях будет удобно даже высоким людям. Но сзади троим пассажирам несколько тесновато, что характерно для автомобилей данного класса. Есть претензии к шумоизоляции «чешки» – работа двигателя прослушивается уже при средних оборотах.

История

До: **Skoda Favorit 1989–1994 г. в.**

01.94 Старт 5-дверного хэтчбека Felicia

07.95 5-дверный универсал Felicia Combi и грузовой пикап

09.95 Установка мотора Volkswagen объемом 1,6 л с системой распределенного впрыска

08.96 Двигатель VW – дизель объемом 1,9 л

03.98 Фейслифтинг модели

01.01 Выпуск всех модификаций Felicia прекращен

После: **Skoda Fabia с 1999 г.**

Багажное отделение у 5-дверного хэтчбека – 270 л. Это немного, особенно на фоне конкурентов. Но при необходимости объем багажника Felicia можно увеличить до 965 л, сложив задние сиденья. У 5-дверного универсала Combi он составляет 1365 л.

Линейка двигателей автомобиля представлена пятью 4-цилиндровыми агрегатами и состоит из двух бензиновых чешских моторов мощностью 52, 68 л. с. и двух немецких от VW Golf 3 – бензинового (75 л. с.) и дизельного (64 л. с.). В среднем моторесурс двигателей составляет 200–300 тыс. км. Для езды в городе подойдут бензиновый агрегат объемом 1,3 л 68 л. с. и дизельный 1,9 л 64 л. с., а вот мощности бензинового мотора 1,3 л 52 л. с. маловато для 930-килограммового хэтчбека и 975-килограммового универсала Combi. Любителям активного драйва можно порекомендовать 75-сильный бензиновый двигатель VW объемом 1,6 л. Газораспределительный механизм «родных» агрегатов приводится в действие цепью, которая выхаживает 60–70 тыс. км. При ее замене рекомендуется сменить и шестерни ГРМ. А вот на «фольксвагеновских» моторах применяется ремень, который желательно менять вместе с натяжным роликом каждые 60 тыс. км.

Особое внимание стоит уделить состоянию электрооборудования. Из-за попадания в подкапотное пространство дорожной грязи окисляются контакты. Нередко выходят из строя трамблер, стартер, а уязвимое место всех машин, выпущенных до 1999 года, – коммутатор системы зажигания.

Автомобили оснащаются 5-ступенчатыми механическими КП. Этот узел способен проработать весь срок эксплуатации машины, а его обслуживание заключается в регулярной замене масла через каждые 40 тыс. км. Привод сцепления – тросовый. В среднем диск сцепления выхаживает до 100 тыс. км, а корзина и выжимной подшипник – до 150 тыс. км.

В модели Felicia небольшой дорожный просвет – 110 мм. Передняя подвеска независимая, типа McPherson, задняя – полузависимая. Из-за отсутствия стабилизатора поперечной устойчивости при движении по неровной дороге на высоких скоростях возникает ощутимая боковая раскачка, ухудшая устойчивость автомобиля. В целом подвеска достаточно крепкая, и чаще всего (через 50–60 тыс. км) выходят из строя шаровые опоры.

Реечное рулевое управление не очень «острое», хотя в целом управляемость нормальная. К тому же на модификации, оснащенные «фольксвагеновскими» моторами, устанавливают гидроусилитель руля.

Тормоза Felicia эффективны и не вызывают каких-либо проблем в эксплуатации. Передние тормозные механизмы дисковые, задние – барабанные. В среднем передние колодки служат 40 тыс. км, а задние – 70–80 тыс. км. Система ABS устанавливалась только под заказ.

Skoda Felicia вполне надежный автомобиль малого класса. Преимущества ее по сравнению с отечественными моделями налицо – высокое качество изготовления, продуманность конструкции, надежность и неприхотливость.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Skoda Felicia 1,6i, $	6185	5780	5375	4970	4650	4390
	Пробег, тыс. км	90,0	107,0	124,0	141,1	158,2	165,3
	Дизельные						
	Skoda Felicia 1,9 D, $	8240	7495	6750	6005	5385	4875
	Пробег, тыс. км	85,5	101,8	118,2	134,5	150,8	167,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,3 л (52 л. с.)**

распр. впр.: **1,3 л (68л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **1,9 л (64 л. с.)**

Итоги

Высокое качество изготовления
- **Стойкость против коррозии**
- **Уютный салон**
- **Долговечная подвеска**

Низкий дорожный просвет
- **Плохая шумоизоляция**
- **Небольшой багажник у хэтчбека**



Альтернатива: ВАЗ-2109 , ЗАЗ-1102 «Таврия Нова», Suzuki Swft I

Skoda Fabia I

с 1999



Fabia, пришедшая на смену модели Felicia, стала очередным шагом вперед для марки Skoda. Автомобиль быстро завоевал популярность и, несмотря на свой возраст, до сих пор пользуется стабильным спросом у прагматичных отечественных автомобилистов. К тому же эта модель выпускается в Украине.



Дизайн машины даже спустя семь лет после ее появления на рынке остается вполне современным. Fabia выпускается с кузовами трех типов – хэтчбек, седан и универсал. Первый у нас встречается чаще всего. Благодаря оцинкованному кузову коррозийная стойкость автомобиля на высоте. Проблемным местом являются дверные замки, в которых нередко выходят из строя концевые выключатели, подающие охранной системе сигнал о закрытии двери. Ремонту замок не подлежит, поэтому приходится его менять. Обзорность вперед нареканий не вызывает, а вот малая площадь заднего стекла, как и традиционное для концерна VW маленькое правое зеркало, обзорности назад, прямо скажем, не добавляют.

Fabia выпускается в трех комплектациях: Classic, Comfort и Elegance. Шумоизоляция в бензиновых версиях неплохая – даже при движении на высоких скоростях в салоне тихо и звук мотора практически не слышен. Передние кресла имеют внушительный диапазон продольной регулировки, а вот сзади свободного места от коленей пассажиров, сидящих сзади, до спинок передних кресел – маловато. В качестве компенсации за недостаток места для ног задним пассажирам предложены карманы в дверях для разных мелочей и пара подстаканников, откидывающихся на центральном тоннеле между передними сиденьями.

В походном состоянии объем багажника самого популярного у нас хэтчбека Fabia – один из наибольших среди конкурентов (260 л). К примеру, у Peugeot 206 с таким же типом кузова объем грузового отсека составляет 245 л, а у Hyundai Getz – 255 л. Со сложенным задним сиденьем объем увеличивается до 1015 л (у Peugeot 206 – 1130 л, у Hyundai Getz – всего 975 л). Хотя тем, кому важны лишние литры багажника, рекомендуем обратить внимание на более вместительный универсал – 425/1225 л.

В Украине наиболее распространены Fabia, оснащенные моторами объемом 1,2 и 1,4 литра. Даже с самым скромным 1,2-литровым силовым агрегатом автомобиль достаточно резвый и вполне позволяет полихачить. Этот двигатель надежен и неприхотлив в обслуживании, но в случае серьезной поломки или выработки моторесурса отремонтировать его не удастся, так как использование плазменного напыления на стенках цилиндров не предусматривает их расточки.

Интересно, что самая «заряженная» 131-сильная модификация Fabia RS оснащалась дизельным турбомотором объемом 1,9 л. О том, что под капотом именно дизель, свидетельствуют вибрации, передающиеся на руль, и характерный «тракторный» звук работы мотора, который слышен на холостых оборотах, даже несмотря на хорошую шумоизоляцию. Впрочем, отличная динамика и низкий расход топлива компенсируют этот небольшой дискомфорт. Все дизельные моторы чувствительны к качеству топлива, поэтому в Украине эти модификации встречаются нечасто. При снижении компрес-

История

До: Skoda Felicia 1994–2001 г. в.

01.99 Старт новой модели Skoda Fabia
09.00 Представлен универсал Combi
03.01 Дебютирует седан
03.03 Новые моторы: 1,2 л 12V, 1,4 л TDI, 1,9 л TDI. Сборка Fabia налажена в Украине (Соломоново)
03.07 Второе поколение Skoda Fabia II







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Skoda Fabia 1,2 Elegance, $	**15790**	**14200**	**12700**	**11200**	**9830**	**8330**
	Skoda Fabia 1,4 Elegance, $	***17266***	***15500***	***14120***	***12700***	***11300***	***10000***
	Skoda Fabia 1,4 Combi, $	**18553**	**16820**	**15425**	**14050**	**12675**	**11300**
Пробег, тыс. км		0,0	20,8	37,4	54,0	70,6	87,2

Двигатели

Бензиновые 3-цилиндр.: **1,2 л (54 л. с.)** ◆ **1,2 л 12 V (64 л. с.)**

4-цилиндр.: **1,0 л (50 л. с.)** ◆ **1,4 л (60 л. с.)** ◆ **1,4 л (68 л. с.)** ◆ **1,4 л 16 V (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16 V (101 л. с.)** ◆ **2,0 л (116 л. с.)**

Дизельные 3-цилиндр.: ***1,4 Turbo (70 л. с.)*** ◆ ***1,4 Turbo (80 л. с.)***

4-цилиндр.: **1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 Turbo (101 л. с.)** ◆ **1,9 Turbo (131 л. с.)**

сии двигателя причину нужно искать в головке блока: из-за того же некачественного топлива у дизелей выгорают седла клапанов.

В большинстве агрегатов привод газораспределительного механизма осуществляется цепью, срок службы которой на моторе объемом 1,2 л составляет 100 тыс. км. А в 1,4-литровой версии цепь иногда приходится менять уже через 30–60 тыс. км – сигналом к этому служит усиливающийся шум. Замены могут потребовать и шестерни привода ГРМ. Ременный привод распредвала предусмотрен только у 16-клапанного мотора объемом 1,4 л. Менять ремень необходимо с интервалом 90 тыс. км вместе с натяжным и обводными роликами. При этом следует проверить и состояние водяного насоса – если есть подтеки охлаждающей жидкости или люфт шкива, насос нужно заменить. Кроме того, на моторе 1,4 л 16V может выйти из строя блок управления электроприводом дроссельной заслонки.

Автомобиль оснащался тремя вариантами коробок передач. Наиболее распространенная 5-ступенчатая «механика» надежна, ну а найти машину с 4-ступенчатым «автоматом» в нашей стране непросто. Впрочем, как и с 6-ступенчатой механической КП, которая устанавливалась только на версию RS. Масло как в автоматической, так и в механической коробках рассчитано на весь срок службы агрегатов и требует только лишь долива в случае утечки.



Альтернатива: Peugeot 206, Hyundai Getz, Dacia Logan

По сравнению со многими одноклассниками, управляемость Fabia отменна – благодаря жесткой подвеске даже на высокопрофильной резине машина позволяет выполнять резкие переставки без намека на занос и потерю контроля. Да и с долговечностью подвески Fabia на наших дорогах все в порядке, кроме одной конструктивной недоработки. Так, через 30 тыс. км «сдаются» капроновые вставки под втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Увеличения ресурса деталей до 50–60 тыс. км добиваются путем изготовления упора, фиксирующего втулку, из двух металлических хомутов. Сайлент-блоки и шаровые опоры меняются отдельно от рычагов. Передние сайлент-блоки переднего рычага выхаживают до 150 тыс. км, а вот ресурс задних ровно в два раза меньше. В задней полузависимой подвеске применена надежная и проверенная временем Н-образная балка, «резинки» которой могут прослужить до 100 тыс. км.

Рулевое управление оснащено электрогидроусилителем, изменяющим усилие в зависимости от скорости движения. Так, при парковке руль можно вращать буквально одним пальцем, а вот на скорости реактивное усилие заметно возрастает. Как показывает практика, насос ГУРа неприятностей не доставляет; во внезапном отказе усилителя практически всегда виновен датчик рулевой рейки, замена которого много времени и денег не требует. Рулевая рейка, теоретически неремонтопригодная, отечественными умельцами восстанавливается – впрочем, ее ремонт ранее 200 тыс. км не понадобится.

Тормозная система Fabia оснащена ABS, которая корректно вступает в работу. Проблем с тормозами в ходе эксплуатации не возникает.

Отличное качество изготовления и надежность – лишь некоторые сильные стороны Fabia. Но у модели есть и недостаток – завышенная цена. Стоимость самой «бедной» Fabia первых годов выпуска сравнима с ценой нового Daewoo Lanos.

Итоги

+ **Отличное качество изготовления** ● **Удобный салон** ● **Отменная управляемость** ● **Информативное рулевое управление** ● **Экономичные моторы**

– **Высокая стоимость авто** ● **Плохая обзорность назад** ● **Неремонтопригодные моторы объемом 1,2 л** ● **Проблемный стабилизатор поперечной устойчивости**

Skoda Octavia (Tour)

с 1996



Даже после появления в 2004 году наследницы Octavia (Tour) продолжают выпускать и пока не намерены сворачивать ее производство.

С концепцией этого автомобиля маркетологи попали в точку – он предназначен для широкого круга потребителей из европейских стран, которые во главу угла ставят практичность и умеренную цену. Чтобы снизить себестоимость, машину разработали на платформе A IV, ставшей общей для шести моделей концерна Volkswagen: VW Golf IV и Bora, Seat Toledo и Leon, Audi A3 и, собственно говоря, Skoda Octavia. Вся техническая начинка была позаимствована у «родственников» по концерну: в Octavia применяются двигатели, трансмиссия и ходовая часть, успешно прошедшие испытание временем на многих моделях Volkswagen. С чистого листа созданы только кузова «чешки», выбор которых также был предложен с учетом концепции модели – это 5-дверные лифтбеки и универсалы Combi с вместительными багажными отделениями, которые являются одними из наибольших не только среди соплатформенных моделей, но и среди одноклассников вообще. Плюс ко всему Octavia отличается и большой грузоподъемностью – около 580 кг. Кузов автомобиля оцинкован, и коррозии не подвержены даже экземпляры первых годов выпуска. А наличие ржавчины является следствием некачественного ремонта после аварии. Крышка багажника большая и тяжелая, и со временем в машинах первых годов выпуска опоры могут выйти из строя. Проверьте также и задние электростеклоподъемники – были отмечены случаи их неисправности.

История

09.96 Премьера Skoda Octavia (Tour)
01.97 Старт серийного производства
04.98 Бензиновый двигатель 1,8 л. 5-дверный универсал Combi
08.99 Combi с полноприводной трансмиссией 4WD
09.00 Рестайлинг. Бензиновый двигатель 1,4 л и турбодизельный 1,9 л. Стартует выпуск «заряженной» версии RS
11.02 Сборка Octavia в Украине

После: Skoda Octavia II (A5) с 2004 г. Выпуск Octavia (Tour) в Украине продолжается



Как правило, чаще всего у нас встречаются богато оснащенные машины в комплектации Ambient и Elegance. В последней предусмотрены центральный замок, электропакет, передние подушки безопасности, кондиционер, ABS, литые колесные диски и «противотуманки». Один из самых существенных недостатков эргономики салона Octavia – малый запас места для ног на галерке, даже у пассажиров среднего роста колени будут находиться близко к спинкам передних кресел. Зато впереди смогут удобно устроиться люди любого телосложения. Замечания по поводу обзорности в основном касаются лифтбека: его высокая «корма» несколько ограничивает видимость при движении задним ходом.

Как правило, по Украине ездят Octavia, оснащенные бензиновыми двигателями объемом от 1,6 до 2,0 л. Дизельные версии попадаются реже. Не встречаются и маломощные 1,4-литровые (официально они к нам не завозились). Кстати, один из 1,4-литровых агрегатов имеет одинаковую с 1,6-литровым мотором мощность – 75 л. с. На агрегатах Octavia водяной насос приводится в действие ремнем ГРМ, поэтому при его замене (через каждые 60 тыс. км) рекомендуется обязательно проверить состояние «помпы». Если ее вал люфтит или через его сальник подтекает антифриз, срочно замените насос, иначе это приведет к его заклиниванию и обрыву ремня ГРМ со всеми вытекающим последствиями. Мотористы фирменной СТО рассказали, что в 1,6-литровых 75-сильных двигателях были отмечены выходы из строя расходомеров воздуха. Причина – не совсем удачная конструкция воздухозаборного патрубка, в котором на входе установлена фильтрационная сетка. Со временем она забивается, что приводит к повышению нагрузки на потенциометр расходомера и в итоге – к его поломке. На других двигателях конструкцию патрубка усовершенствовали, убрав эту злополучную сетку. Самый беспроблемный бензиновый агрегат – 1,6-ли-





Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Skoda Octavia 1,8 Ti, $	17680	16520	15375	14210	13315	12580
	Пробег, тыс. км	5,2	25,2	45,4	65,6	85,8	106,0
	Бензиновые						
	Skoda Octavia 1,9TDi, $	19050	18100	16860	15830	14905	14140
	Пробег, тыс. км	5,2	25,2	45,4	65,6	85,8	106,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л (60 л. с.) ◆ 1,4 л 16V (75 л. с.) ◆ 1,6 л (75 л. с.) 1,6 л (101 л. с.) ◆ 1,8 л 20V ◆ (125 л. с.) ◆ 1,8 л 20V Turbo (150 л. с.) 1,8 л 20V Turbo (180 л. с.) ◆ 2,0 л (116 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (68 л. с.) ◆ 1,9 л Turbo (90 л. с.) ◆ 1,9 л Turbo (110 л. с.) 1,9 л Turbo (101 л. с.)**

тровый 101-сильный. Он отличается от аналогичного по объему 75-сильного собрата, который устанавливался еще на VW Golf II и Passat (B3), тем, что это более современный мотор с алюминиевым блоком и головкой блока цилиндров, более высокой степенью сжатия, другим диаметром цилиндров и ходом поршня. Частенько 2,0-литровые двигатели потребляют больше масла по сравнению с остальными. По утверждению работников сервиса, в отличие от моторов Audi 1,8 T (150 л. с.), в аналогичном «шкодовском» агрегате маслоподводящий патрубок турбины не закоксовывается, хотя во время ТО проверить его состояние все же стоит.

В дизельных двигателях может выйти из строя механизм регулирования подачи воздуха в турбину, а оба эти узла составляют единое целое. В основном такая неполадка случается у тех водителей, которые постоянно «недокручивают» двигатель (переключаются на низких оборотах), в результате чего механизм работает не в полном диапазоне оборотов и со временем закоксовывается. Мотористы рекомендуют ездить на дизелях активно. Это, кстати, позволит избежать еще одной проблемы – преждевременного ремонта головки блока цилиндров, вызванного образованием нагара на клапанах и потерей их герметичности из-за применения некачественного топлива. Плохая солярка «убивает» и топливные насосы.

Большинство Octavia, эксплуатируемые в Украине, оснащены механическими КП, «автомат» встречается редко. Агрегат с индексом 02K, установленный на 1,6-литровых версиях, – не очень надежный. В нем могут выйти из своего рабочего положения оси сателлитов дифференциала и разбить картер КП. А вот все остальные агрегаты нареканий не вызывают. Большинство Octavia имеют привод на переднюю ось, хотя изредка встречаются и полноприводные версии 4x4. Их трансмиссия оснащена электронно управляемой муфтой Haldex, которая блокируется при пробуксовке передних колес, передавая до 50% крутящего момента к задним. Полный привод Octavia надежен, и к нему у специалистов претензий нет.

Подвеска отличается высокой энергоемкостью и отлично подходит для наших дорог. Конструктивно она довольно проста, что служит залогом ее долговечности, а вот плавность хода могла быть и лучше. Впереди применен традиционный McPherson, а сзади – полузависимая балка. В версиях 4x4 сзади установлена независимая рычажная подвеска. В передней подвеске чаще всего (спустя 30–40 тыс. км) придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Кстати, владельцы Octavia нередко жалуются на неприятный скрип в передней части машины, создаваемый втулками стабилизатора, хотя при этом они исправны. Сайлент-блоки передних рычагов и шаровые опоры могут прослужить до 100 тыс. км, а стоимость обслуживания подвески снижает возможность отдельной замены изнашивающихся деталей от рычагов. В случае же выхода из строя заднего подшипника придется раскошелиться, так как он поставляется вместе со ступицей. Правда, служат подшипники долго.

В любой комплектации Octavia оснащена гидроусилителем рулевого управления. Этот механизм вполне надежен, и даже на наших дорогах наконечники рулевых тяг могут выходить до 100 тыс. км.

Skoda Octavia – успешная модель. Это подтверждает большое количество таких автомобилей, колесящих по отечественным дорогам. Ее секрет прост – высокое качество, практичный современный кузов с вместительным багажником, а также невысокая стоимость содержания.



Альтернатива:
Opel Astra (G), Ford Focus, Mitsubishi Carisma

Итоги

+ Стойкость к коррозии ● Хорошая комплектация большинства версий ● Большой грузовой отсек ● Энергоемкая и долговечная подвеска ● Невысокая стоимость содержания

– Высокая «корма» лифтбека ограничивает обзорность ● Возможны проблемы с амортизационными опорами крышки багажника и задними электростеклоподъемниками ● Выход из строя расходомера воздуха (1,6 л) ● *Привередливые дизельные агрегаты* ● Проблемы с механическими КП в 1,6-литровых версиях ● Мало места для ног пассажиров заднего ряда

Subaru Legacy II

1994–1998





Subaru Legacy отлично приспособлен для езды по отечественным дорогам – благодаря постоянному полному приводу он позволяет не только уверенно чувствовать себя на трассе в любую погоду, но и при необходимости без затруднений выезжать на природу.

Предложение Legacy ограничено кузовами двух типов – 4-дверным седаном и 5-дверным универсалом. В Украине традиционно широко представлены седаны. Благодаря двухсторонней оцинковке кузова Legacy отличаются отменной коррозийной стойкостью. Даже при механических повреждениях металл ржавеет неохотно. Кстати, высокая жесткость кузова позволила отказаться в Legacy от традиционных оконных рамок, что наверняка придется по душе любителям чего-то необычного. А вот аварий стоит остерегаться – выбор «бэушных» кузовных запчастей невелик.

Строгостью отличается не только дизайн, но и интерьер Legacy. Тем не менее, к эргономике и качеству сборки претензий нет. Многим понравятся передние кресла с хорошо развитой боковой поддержкой. Модификация Subaru Legacy Outback – наиболее респектабельная и дорогая версия. Внешнюю индивидуальность автомобиля подчеркивают мощные пластиковые бамперы и боковые накладки. Уровень комплектации этого автомобиля выше, чем Legacy. И, что самое ценное в украинских условиях, дорожный просвет универсала составляет 20 см.

Из силовых агрегатов для Legacy предлагали только бензиновые 4-цилиндровые двигатели объемом 2,0, 2,2 и 2,5 литра. Их роднит общая конструкция с оппозитным расположением цилиндров, но эксплуатация каждого из них имеет свои особенности. Моторы 2,0- и 2,2-литровый – оптимальный вариант для тех, кто не гонится за динамическими показателями и энерговооруженности предпочитает высокую надежность. Требовательнее остальных – 2,5-литровый агрегат. Он больше, чем его «собратья», склонен к перегреву. Обязательное условие его эксплуатации – своевременная замена охлаждающей жидкости с промывкой радиатора. Не самая дешевая процедура (около $200) – регулировка тепловых зазоров клапанов, так как наиболее мощный двигатель не оснащен гидрокомпенсаторами. Как правило, регулировку приходится выполнять спустя 150 тыс. км.

Главное преимущество Legacy перед многими конкурентами – постоянный полный привод. Эта трансмиссия достаточно проста и, соответственно, надежна. У версий с механической коробкой крутящий момент распределяется между осями в соотношении 50:50. В случае пробуксовки в работу включается вискомуфта, которая блокирует дифференциал, перераспределяя момент на колеса с лучшим сцеплением. У версий с АКП вместо вискомуфты использован планетарный дифференциал с многодисковой муфтой.

Авто традиционно предлагается с 5-ступенчатой «механикой» и 4-ступенчатым «автоматом». Универсалы Subaru Legacy с механической коробкой оснащались пониженным рядом трансмиссии. Подобная опция, безусловно, не превращала Legacy во вседорожник, но значительно повышала его проходимость. К тому же эти модификации оснащались системой, значительно упрощающей начало движения в гору, – при этом в течение нескольких долей секунды в тормозной системе удерживается рабочее давление, что исключает откат автомобиля назад. Существенных претензий к обоим типам коробок нет.

«Ходовая» Subaru Legacy требует внимания нечасто. Шаровые опоры, рычаги, подшипники ступиц, рулевые тяги способны прослужить более 160 тыс. км. К версиям, оснащенным гидропневматической подвеской, следует отнестись с осторожностью. Опция, безусловно, удобная, поскольку давала возможность временно увеличивать дорожный просвет при штурме препятствий. Но значительный возраст многих Legacy плюс особенности отечественной эксплуатации резко повышают риск поломки данного механизма.

В рулевой части Legacy после пробега в 50–60 тыс. км появляется незначительный люфт, который на первых порах можно устранить «подтягиванием» рулевой рейки.

В отечественных условиях эксплуатации Subaru Legacy можно назвать одним из лучших вариантов автомобиля среднего класса. Одно серьезное «но» – дорогостоящий ремонт. Приобретение «уставшего» экземпляра и его «возвращение к жизни» обойдется не в одну тысячу долларов.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Subaru Legacy II 2,0i, $	12050	10445	9155	8025	7010	-
	Subaru Legacy II 2,5i, $	13790	11930	10300	-	-	-
	Пробег, тыс. км	165,8	185,9	206,0	226,1	246,2	-
	Subaru Legacy II 2,5i, $	14885	12940	11420	10260	9080	7930
	Пробег, тыс. км	180,7	202,6	224,5	246,4	268,3	290,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (260 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (131 л. с.)** ◆ **2,5 л 16V (150 л. с.)**



Итоги

Плюсы: Хорошая устойчивость на дороге благодаря полному приводу ● Коррозионная стойкость ● Длительный срок службы многих деталей подвески ● Высокий клиренс (в версии Outback)

Минусы: Дорогостоящие запчасти/обслуживание ● Малый выбор неоригинальных запчастей и б/у узлов ● Отсутствие экономичных дизельных модификаций



Альтернатива:
Alfa Romeo 155 Q4, Audi A4 quattro, VW Passat (B4) Syncro

История

До: **Subaru Legacy I 1989–1994 г. в.**
1994 Старт Subaru Legacy II
После: **Subaru Legacy III 1998–2003 г. в.**

Suzuki Swift II

1983–2004





Появление Suzuki Swift не случайно – это отлично продуманный маркетинговый ход японской компании. В то время как другие производители предлагали сложные технологические решения, Suzuki сработал по принципу «чем проще, тем лучше».

Прежде всего, стоит отметить, что простая конструкция обеспечила японскому автомобилю высокое качество, он оказался достаточно надежным, что вместе с доступной стоимостью гарантировало ему стойкий потребительский спрос. Благодаря этому первое поколение Suzuki Swift «прожило» на производственном конвейере длинную жизнь – 21 год! Этот автомобильчик продавался еще и в США, причем в разные годы выпускался под марками Geo Metro и Chevrolet Metro.

Машина имела три модификации: 3- и 5-дверный хэтчбек и 4-дверный седан, представленный в 1989 году.

История

08.83 Дебют хэтбчеков Suzuki Swift I
01.89 4-дверный седан. Двигатель объемом 1,6 л 16V (109 л. с.)
1991 Рестайлинг
1996 Старт производства в Венгрии. Еще одна модернизация
После: Начало выпуска второго поколения Suzuki Swift II с 2004 г.

В 1991 году модель подверглась первому рестайлингу – изменения произошли также в интерьере и экстерьере, а вот техническая часть осталась прежней. Кстати, нелишне напомнить, что Suzuki Swift имеет двойное «гражданство» – все автомобили, предназначенные для европейского рынка, с 1996 года производятся в Венгрии. Причем европейские версии Swift в очередной раз модернизировали.

При некоторой сдержанности в оформлении салона все детали хорошо выдерживают испытание временем. Несмотря на то, что Swift небольшой, внутри достаточно просторно. Даже высокий водитель не будет чувствовать себя стесненным. Эргономика рабочего места достойная – все узлы управления «под рукой», сиденье удобное. Отличная обзорность помогает легко ориентироваться в дорожном потоке.

Запасливого семьянина порадует вместительный багажник, который во всех модификациях можно увеличить за счет складывающихся задних сидений. Украинский покупатель оценит и высокий клиренс Swift в 160 мм, который позволяет не только легко преодолевать городские бордюры, но и вполне уверенно двигаться по проселочным дорогам.

Чаще встречаются машины с бензиновыми моторами объемом 1,1 и 1,3 литра, что обеспечивает их экономичность. Даже с 1,3-литровым мотором в городе расход бензина не превышает 7 литров. Важно, что ресурс двигателей до первого капитального ремонта составляет около 300 тыс. км пробега. Любители динамичной езды могут подыскать на рынке 1,6-литровую версию GTI 16V. Эта машина без особых усилий разгоняется до 100 км/ч за 8,6 секунды.

Трансмиссия автомобиля – тоже надежна. Большинство экземпляров на рынке оборудованы 5-ступенчатой «механикой», но встречаются и 3-ступенчатые «автоматы». Последние, из-за упрощенной конструкции, достаточно надежны и в случае ремонта не потребуют значительных капиталовложений.

Общая простота конструкции присуща и подвеске Swift. По словам работников автосервиса, капитальный ремонт ходовой может потребоваться лишь после 100 тыс. км пробега. Шаровая опора нижнего рычага меняется только в комплекте с рычагом, хотя стоит недорого.

Большинство экземпляров на нашем рынке не имеют усилителя рулевого управления. По мнению владельцев, он попросту лишний, так как руль очень «легкий». Кроме того, отсутствие этого сложного узла исключает дорогостоящий ремонт рулевого механизма.

То же самое можно сказать и о тормозной системе. Передние колодки служат до 20 тыс. км, задние – до 60 тыс. км. Нередко встречаются машины, оборудованные ABS (особенно последних годов выпуска).

Suzuki Swift – хороший выбор для молодого покупателя. Высокая надежность, приемлемая стоимость содержания, экономичность силовых агрегатов придутся по душе автолюбителям, для которых автомобиль – это, прежде всего, средство передвижения, а не способ демонстрации возможностей. При этом машина вполне доступна по цене.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	Suzuki Swift 1,0i, $	8250	7640	7120	6600	6080	5620
	Пробег, тыс. км	28,6	39,3	51,4	63,5	75,6	87,7
	Suzuki Swift 1,0i, $	8470	7870	7390	6905	6425	5965
	Пробег, тыс. км	28,6	39,3	51,4	63,5	75,6	87,7

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,0 л (53 л. с.)** ◆ **1,3 л (68 л. с.)** ◆ **1,3 л 16V (85 л. с.)** ◆ **1,3 л 16V (114 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (109 л. с.)**



Итоги

+ Высокая надежность узлов и агрегатов ● Большой ресурс двигателей ● Топливная экономичность ● Приемлемая цена

– Невыразительный дизайн ● Простенький салон ● Дорогие запчасти ● Машина не для динамичной езды (исключение – версия GTI 16V)



Альтернатива:
ЗАЗ-1102 «Таврия Нова»/ЗАЗ-1103 «Славута», Opel Corsa (B), Renault Clio I

Toyota Corolla (E10) 1991–1997





Несмотря на имидж «неубиваемой» машины, подержанные Toyota Corolla седьмого поколения все же ломаются — время берет свое. Правда, по сравнению с конкурентами эта «японка» создает проблемы гораздо реже.

Седьмое поколение Corolla представлено разнообразной гаммой модификаций: 3- и 5-дверными хэтчбеками, 4-дверным седаном, а также 5-дверными лифтбеком и универсалом. Насчет коррозии можно не беспокоиться – кузова «японки» оцинкованы. Хотя есть у них и слабые места. Со временем изнашиваются петли передних дверей, из-за чего они плохо закрываются, а на хэтчбеках, лифтбеках и универсалах вследствие плохой защищенности от попадания осадков ржавеют петли крышки багажника. Еще один «минус» 3-дверных хэтчбеков в том, что широкие задние стойки несколько ограничивают обзорность.

Салон автомобиля довольно просторный, и в нем нормально смогут разместиться пять человек. К качеству пластиковых деталей интерьера и шумоизоляции претензий нет. В Украине чаще встречаются базовые версии – автомобили без особых излишеств. Хотя все машины, выпущенные после 1995 года, уже в стандарте оборудовались передними подушками безопасности; электроприводом зеркал и стекол оснащались лишь дорогие комплектации. По сравнению с конкурентами багажник Corolla невелик.

Линейка двигателей довольно скромная – пять бензиновых и один дизельный. Причем бензиновыми моторами объемом 1,5 л (105 л. с.) и 1,6 л (160 л. с.) оснащались только люксовые модификации Ceres, предназначенные для японского рынка. Так что выбор для отечественных потребителей ограничен всего четырьмя двигателями. При надлежащей эксплуатации моторесурс всех агрегатов до замены колец составляет около 250 тыс. км. В Украине чаще встречаются бензиновые модификации. Эти моторы отличаются неплохой топливной экономичностью. К примеру, агрегат объемом 1,4 л (88 л. с.) в городском цикле расходует в среднем 7,7 л на 100 км пути. К тому же бензиновые моторы надежны. Из характерных неисправностей можно отметить выход из строя помпы, которая служит около 150 тыс. км, и лямбда-зонда. Не слишком долговечна и гофра глушителя – она прогорает в каждой второй Corolla. Чересчур шумная работа двигателя на холостых оборотах сигнализирует о том, что необходимо отрегулировать тепловые зазоры клапанов.

Большинство автомобилей, эксплуатируемых в Украине, оборудованы 5-ступенчатой механической КП. 4-ступенчатые автоматические коробки передач, как правило, устанавливались только на модели, предназначенные для японского и американского рынков. Эти машины имели полноприводную трансмиссию, а все «европейцы» – привод на передние колеса. «Механика» очень надежна и при своевременной замене масла (через каждые 40 тыс. км) способна без проблем «выходить» весь срок эксплуатации автомобиля. А вот с гидроприводом сцепления могут возникнуть неприятности – если начнут подтекать манжеты главного или рабочего цилиндра, то придется заменить эти детали целиком, поскольку замена манжет не всегда решает проблему – через некоторое время они снова пропускают жидкость.

Независимая ходовая часть обеспечивает Corolla хорошую плавность хода, а благодаря установленным впереди и сзади стабилизаторам поперечной устойчивости автомобиль хорошо держит дорогу даже в крутых виражах. Хотя обслуживание подвески обходится недешево. Так, в среднем через каждые 30–40 тыс. км нужно менять втулки переднего стабилизатора, а через 40–50 тыс. км – стабилизаторные стойки. Те же детали заднего стабилизатора продержатся дольше – 40–50 тыс. км и 50–60 тыс. км соответственно. Передние сайлент-блоки передних рычагов служат 70–80 тыс. км, а задние сайлент-блоки и шаровые опоры еще долговечнее. Но самая дорогостоящая процедура – замена через каждые 60 тыс. км сайлент-блоков продольных тяг в задней подвеске («резинки» поставляются вместе с тягами). Сайлент-блоки поперечных тяг служат около 80 тыс. км.

Большинство машин оборудованы реечным рулевым управлением с гидроусилителем, но назвать его надежным можно лишь с натяжкой – со временем нередко текут сальники и разбиваются втулки рулевой рейки. При этом тормозная система достаточно эффективна. Нередко встречается и ABS.

Покупка этого автомобиля рекомендуется семейным людям, не требующим от транспортного средства «модельной» внешности и не выбирающим машину с точки зрения ее престижности.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Toyota Corolla (E10) 1,3 XLi, $	7135	6465	5945	5425	4905	4385
	Пробег, тыс. км	140,6	155,8	171,0	186,2	201,4	216,6
	Дизельные						
	Toyota Corolla (E10) 2,0 D Wagon, $	8525	7815	7050	6320	5610	4900
	Пробег, тыс. км	152,6	169,1	185,6	202,1	218,6	235,1

Двигатели

Бензин. 4-цилиндр.: **1,3 л 12V (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (88 л. с.)** ◆ **1,5 л 16V (105 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (114 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (160 л. с.)**

Дизельн. 4-цилиндр.: **2,0 л (72 л. с.)**

История

До: **Шестое поколение Toyota Corolla (E9) 1983–1991 г. в.**

06.91 Дебют Toyota Corolla (E10)

02.93 Дизель 2,0 л

05.95 Серийная установка передних airbag

После: **Восьмая генерация Toyota Corolla (E11) 1997–2001 г. в.**

Итоги

Плюсы

- **Широкая гамма модификаций**
- **Стойкость к коррозии**
- **Просторный салон**
- **Энергоемкая подвеска**
- **Хорошая устойчивость**

Минусы

- **Высокая стоимость запчастей**
- **Ограниченный выбор двигателей**
- **Скудное оснащение базовых комплектаций**
- **Недолговечность рулевой рейки и деталей подвески**
- **Небольшой багажник**



Альтернатива:
Mazda 323 (BA), Renault 19, Opel Astra (F)

САМЫЙ ГЛАВНЫЙ ЖУРНАЛ О ТЮНИНГЕ

TUNING

#2(15) ФЕВРАЛЬ 2007

www.tuning.ua

В НОМЕРЕ

BMW M5 TOURING **MAZDA** RYUGA CONCEPT **RENAULT** 5 GT TURBO
VW GOLF MK2 **LAMBORGHINI** GALLARDO GTV **JAGUAR** S-TYPE
NISSAN SKYLINE R33 GTR **NISSAN** SKYLINE R34 GTR
VW GOLF DAHLBACK RACING **AUDI** TT CALISTTO
I2B CONCEPT REUS **DODGE VIPER** SRT10
CHEVROLET LACETTI
FORD MUSTANG
VW PASSAT R36
VW POLO
AUDI TT

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО ЕВРО-СТИЛЮ

ЛЕГЕНДАРНЫЙ VW GOLF DAHLBACK RACING

ВЕЩЕЙ, ОРЫЕ ВЫ НАЛИ О... ИДАХ F-1

115 стр.

YOU ARE EMPTY

ОТКРОЙ:

САМЫЕ КРАСИВЫЕ ТЮНИНГОВ

ГОРЯЧИЕ ДЕВУШКИ

ПОЧНИ З БУДЬ-ЯКОГО НОМЕРУ
ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС 94858
Передплата в будь-якому поштовому відділенні

Свідоцтво про реєстрацію КВ № 10485 від 10.10.2005 року видане Державним комітетом телебачення і радіомовлення України

www.tuning.ua

Toyota Corolla (E11) 1997–2001



В рейтингах надежности автомобилей Corolla входит в первую пятерку. В Украине эта модель восьмого поколения прошла проверку на выживание в условиях, приближенных к боевым, — вот уже почти десять лет она служит патрульной машиной столичной ГАИ.

Благодаря круглой передней оптике Toyota Corolla (E11) получила у наших автолюбителей прозвище «глазастая». Спустя 3 года после дебюта модель подвергли рестайлингу, который изменил несколько простоватый облик автомобиля, сделав его более динамичным. Версии до модернизации были чистокровными «японцами», а вот позже Corolla могла иметь английскую и даже турецкую «родословную». В этих странах проводили только сборку автомобилей, а все комплектующие поставлялись из Японии, поэтому, по словам консультировавших нас специалистов, изменение страны происхождения особо не повлияло на надежность машины.

Благодаря специальной стали и оцинковке кузов Corolla (E11) надежно защищен от коррозии. Создатели позаботились и о повышении пассивной безопасности – в силовом каркасе предусмотрены сминаемые зоны, равномерно распределяющие и поглощающие энергию удара. При боковых столкновениях пассажиров защищают два усилительных бруса, установленных в каждой из дверей.

Для Corolla (E11) было предусмотрено четыре варианта кузова: 3-дверный хэтчбек, 5-дверный универсал, 4-дверный седан и 5-дверный лифтбек. Официально в Украину чаще завозили именно две последние модификации. Как правило, версии, проданные отечественными дилерами, хорошо укомплектованы. В них, кроме центрального замка, гидроусилителя и водительской подушки безопасности, есть еще и кондиционер, иммобилайзер, электростеклоподъемники и электрорегулировки наружных зеркал. На машинах первых годов выпуска из-за окисления штекерных разъемов электропроводки иногда отказывали электростеклоподъемники. Основное же замечание к салону автомобиля – небольшое расстояние от подушки заднего сиденья до передних кресел. У людей даже среднего роста колени почти упираются в спинку переднего сиденья. Багажники всех версий небольшие – меньше, чем у многих конкурентов. Даже у практичного универсала объем багажного отделения составляет всего 310/665 л.



Чаще всего в Украине встречаются Corolla, оснащенные бензиновыми моторами объемом 1,3 л и 1,6 л, а среди пострестайлинговых версий – с двигателями объемом 1,4 л и 1,6 л. 1,3-литровый «12-клапанник», оборудованный карбюраторной системой питания, и дизельные версии встречаются редко. Силовые агрегаты способны выходить до замены колец 250–400 тыс. км (в зависимости от объема агрегата). Кстати, благодаря применению 16-клапанных головок блока цилиндров все двигатели Corolla (E11) отличаются высокой литровой мощностью. К примеру, даже в 1,3-литровый агрегат запряжен «табун» в 86 л. с.

В ходе модернизации все бензиновые двигатели оснастили фирменной системой изменения фаз газораспределения VVT-i. По утверждению работников сервиса, VVT-i достаточно надежна и в процессе эксплуатации проблем с ней не возникает.

Агрегаты объемом 1,6 и 1,8 л имеют одинаковую мощность. Дело в том, что система впрыска топлива 1,8-литрового агрегата работает на обедненных смесях (learn burn). Вследствие этого достигается низкий процент вредных веществ в отработавших газах двигателя и высокая топливная экономичность (практически такая, как у 1,6-литрового «собрата»), при этом крутящий момент выше на 5 Нм. Как правило,

История

До: Toyota Corolla седьмой генерации (E10) 1991–1997 г. в.

05.97 Старт Toyota Corolla (E11)

01.00 Рестайлинг. Бензиновые агрегаты с системой VVT-i объемом 1,4 л и 1,6 л. Дизели 1,9 л и 2,0 л (с системой непосредственного впрыска топлива)

После: Запущено в производство девятое поколение Toyota Corolla (E12) с 2001 г.



Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Toyota Corolla (E11) 1,4i, $	**12190**	**10920**	-	-	-	-
Пробег, тыс. км		86,6	103,1	119,6	136,1	152,6	169,1
	Дизельные						
	Toyota Corolla Wagon (E11) 2,0 D, $	**13170**	**11970**	**10630**	**9335**	**8135**	**6900**
Пробег, тыс. км		87,7	104,4	121,1	137,8	154,5	171,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,3 л 12V (75 л. с.)**
распр. впр.: **1,3 л 16V (86 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (97 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (110 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (69 л. с.)** ◆ **2,0 л (72 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo Common Rail (90 л. с.)**

этот агрегат устанавливался на полноприводные универсалы.

После пробега в 100 тыс. км все двигатели нуждаются в комплексном обслуживании. В это время необходимо сменить ремень ГРМ, а также проверить и отрегулировать тепловые зазоры клапанов. Применение механической регулировки клапанных зазоров на этих двигателях обусловлено повышением надежности и долговечности этого механизма. При пробеге около 200 тыс. км могут дать течь сальники коленвала.

Большинство Corolla, эксплуатируемых в Украине, – переднеприводные. Полноприводные версии (4WD) в основном предназначались для японского и американского рынков. Крутящий момент от двигателя к колесам передавался с помощью 5-ступенчатой механической и 4-ступенчатой автоматической КП. Соотношение количеств этих агрегатов составляет примерно 70:30 соответственно.

При покупке машин первых годов выпуска, оснащенных «механикой», нужно быть осторожными. Дело в том, что сервисмены уже ремонтировали эти агрегаты по причине выхода из строя опорных подшипников первичного и вторичного валов. Общая стоимость ремонта на фирменной СТО может превысить отметку в $400, поэтому, совершая пробную поездку, необходимо внимательно прислушаться, а не гудит ли КП? Одна из главных причин «болезни» – несвоевременная замена масла, которое необходимо менять каждые 50 тыс. км. Сцепление с гидроприводом, как правило, проблем не доставляет.

А вот «автомат» при аккуратной эксплуатации работает без проблем. Его обслуживание заключается в контроле герметичности и замене смазки вместе с фильтром и прокладкой поддона картера каждые 40 тыс. км пробега.

Corolla оснащена независимой передней и задней подвесками со стабилизаторами поперечной устойчивости. В среднем через 40 тыс. км придется менять лишь втулки стабилизаторов, а все остальные детали практически «неубиваемые». Так, к примеру, стойки стабилизаторов «выхаживают» до 100 тыс. км, сайлент-блоки передних рычагов и втулки задних тяг – около 150 тыс. км. Правда, их замена – удовольствие не из дешевых, поскольку детали поставляются вместе с рычагами (на фирменной СТО деталь стоит около $200) и тягами (быстрее всего изнашивающиеся поперечные тяги стоят $60–75). Вместе со ступицей продается и задний подшипник (около $100), а вот «шаровые» опоры передних рычагов поставляются отдельно. Обратите внимание, что каждые 50 тыс. км в Corolla желательно проконтролировать схождение колес, причем не только передних, но и задних.

Рулевое управление реечного типа в стандарте оснащено гидроусилителем. Этот узел у Corolla более надежный, чем у старшего «брата» Avensis, и наконечники рулевых тяг служат 100 тыс. км.

Тормозная система большинства автомобилей оборудована передними дисковыми тормозными механизмами и задними барабанными. ABS встречается достаточно редко и в этом случае сзади применяются дисковые механизмы. Как правило, с тормозами в процессе эксплуатации проблем не возникает.

Если вы ищете небольшой и современный автомобиль, который не нужно часто ремонтировать, то Toyota Corolla (E11) станет удачным выбором и надежным другом. Но при этом следует быть готовым к тому, что обслуживание этой «японки» стоит недешево, да и в практичности она проигрывает многим своим конкурентам.

Итоги

+ **Долговечность узлов и агрегатов ● Надежная защита от коррозии ● Хорошая комплектация многих версий ● Высокая литровая мощность двигателей и их экономичность ● Отличная устойчивость**

– **Дорогостоящие обслуживание и запчасти ● Мало места на заднем сиденье ● Невместительный багажник ● Возможны проблемы с механической КП**



Альтернатива:
Renault Megane I, Fiat Bravo/Brava/Marea, VW Golf IV/Bora

Toyota Carina E/Corona 1992–1997





Согласно статистике немецкой автомобильной организации ADAC, занимающейся контролем технического состояния машин, надежность Toyota Carina E/ Corona – одна из самых высоких. Причем это важное качество автомобили сохраняют и в наших условиях эксплуатации.

Первые Toyota Corona (T19), относящиеся к так называемому D-классу, появились в феврале 1992 года, а спустя месяц была представлена европейская версия, получившая имя Carina E. До 1994 года практически все машины собирали на родине, а затем производство европейских версий перенесли в Великобританию. По утверждению отечественных специалистов, английская «родословная» на качество модели существенно не повлияла. Особенность Carina E/ Corona – безликий и маловыразительный дизайн. Зато «походный» размер багажника (объем 545 л) – один из наибольших среди «одноклассников».

Внутри салона сразу же обращаешь внимание на его просторность, что очень важно для семейного автомобиля. На «галерке» свободно разместятся трое. Сиденья достаточно удобные. Все детали салона выполнены из мягкого пластика, и поэтому даже на машинах первых годов выпуска он не скрипит. Многие версии оснащались электроприводами стеклоподъемников и регулировок наружных зеркал. Иногда на японских версиях (выпущенных в 1992–1994 гг.) возникали проблемы с механизмом стеклоподъемника водительской двери. Вызывает замечания и обзорность – при проезде поворотов передние стойки немного перекрывают боковой обзор, а высокая «корма» требует привыкания к заднему габариту машины. Не помогают в этом даже боковые зеркала заднего вида.

Двигатели отличаются высокой литровой мощность и надежностью. Когда на многих силовых агрегатах конкурентов уже устанавливались головки блока цилиндров, оснащенные гидрокомпенсаторами, во всех двигателях Carina E тепловые зазоры клапанов по старинке регулировались с помощью шайб. Такая конструкция повышает общую надежность моторов, к тому же регулируют клапаны крайне редко. Следует отметить двигатель 4A FE объемом 1,6 л. Есть два варианта его исполнения, отличающихся настройкой системы впрыска топлива. Первый – обычный, мощностью 115 л. с., а второй (lean burn) работает на обедненных смесях (107 л. с.). Последний вариант отличается высокой топливной экономичностью, при этом двигатель имеет вполне приемлемую динамику. Особенностью этих силовых агрегатов является износ к 150–200 тыс. км маслосъемных колпачков, после чего моторы начинают «подъедать» масло. Во всех моторах топливный фильтр размещен неудобно – для его замены понадобится специнструмент.

Все версии, предназначенные для европейского рынка, имели привод на переднюю ось, а для Японии выпускались даже полноприводные модификации 4WD, которые встречаются в нашей стране крайне редко.

Большинство машин, эксплуатируемых в Украине, оснащены 5-ступенчатой «механикой». При надлежащей эксплуатации проблемы с механической КП в процессе эксплуатации, как правило, не возникают.

Независимая подвеска передних и задних колес со стабилизаторами поперечной устойчивости энергоемкая и долговечная. Наименьший срок службы (60–70 тыс. км) у втулок стабилизаторов. Все остальные детали «ходят» очень долго. Впрочем, это касается только оригинальных деталей, которые стоят недешево. Так, в оригинале передние сайлент-блоки – только в сборе с рычагом (около $180), вместе с рычагом предлагаются и сайлент-блоки задней поперечной тяги ($71). Можно сэкономить, установив неоригинальные детали – отдельно сайлент-блок переднего рычага (передний – $7, задний – $14) и сайлент-блок задней продольной тяги ($8). Однако подобная экономия неминуемо скажется на «неубиваемости» подвески.

Рулевое управление реечного типа на большинстве версий оснащено гидроусилителем. На машинах, давно эксплуатируемых на наших дорогах, отмечен износ крестовины рулевого вала.

Каждый мечтает о машине, которая бы не ломалась. Carina E очень близка к этому мифическому идеалу. Единственное, что может огорчить, – высокая стоимость запчастей и обслуживания. Впрочем, большинство узлов и деталей служит очень долго.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Toyota Carina E 1,8i, $	10145	9250	8440	7630	6820	6010
	Пробег, тыс. км	158,2	175,3	192,4	209,5	226,6	243,7
	Дизельные						
	Toyota Carina E 2,0 D, $	9360	8645	7930	7280	6665	6060
	Пробег, тыс. км	158,2	175,3	192,4	209,5	226,6	243,7

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л 16V (107 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (115 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (121 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (133 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (157 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **2,0 л (73 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (83 л. с.)**



Альтернатива: Honda Accord V, Mitsubishi Galant (E50), VW Passat (B4)

История

До: Toyota Carina II 1988–1992 г. в.

02.92 Старт Toyota Carina E/ Corona, представленных седаном и лифтбеком

01.93 5-дверный универсал

02.95 В стандарте – водительская подушка безопасности. Полноприводная модификация для внутреннего рынка

03.95 Бензиновые двигатели объемом 1,6 л и 2,0 л

02.96 Универсалы с турбодизелем объемом 2,0 л. В стандартной комплектации – пассажирский airbag

После: Toyota Avensis 1997–2003 г. в.

Итоги

Высокая надежность узлов и агрегатов ● Просторный салон ● Вместительный багажник ● Высокая литровая мощность бензиновых двигателей

Маловыразительная внешность ● Высокая стоимость автомобиля и оригинальных запчастей ● Неважная обзорность из-за передних стоек и высокой задней части ● Проблемы с механизмом стеклоподъемника водительской двери на японских версиях

САМЫЙ АВТОРИТЕТНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ АВТОМОБИЛЬНОМ

car&music
В УКРАИНЕ

Mazda 626 с.22, Alfa Romeo 147 с.26, Subaru
с.38, Audi TT с.42, Chevrolet Matiz с.46, Opel Calibra с.50,
Opel Vectra с.54, Nissan Maxima с.58, Opel Ascona с.62,
Seat Leon с.66, Mercedes W140 coupe с.70, ВАЗ 2108 с.74,
Nissan 280 zx с.78, Chrysler 300 PT Cruiser с.82, Таврия с.86,
Subaru Outback с.90, BMW 745 с.94, Nissan Primera с.98,
Peugeot607 с.102, Mitsubishi3000GT с.106, NissanMicra с.110,
Mazda MX6 с.114, Audi A4 с.118.

2006
2007
ЛУЧШИЕ ИНСТАЛЛЯЦИИ

Найавторитетніший журнал,
присвячений
автомобільним аудіосистемам,
мобільним кінотеатрам,
засобам охорони,
автомобілям
та мобільному зв`язку

ЛУЧШИЕ ИНСТАЛЛЯЦИИ 2006/2007

BLAUPUNKT

WWW.CAR-MUSIC.COM

ПОЧНИ З БУДЬ-ЯКОГО НОМЕРУ!
Передплата для приватних осіб у будь-якому поштовому відділенні зв'язку
ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС 01607
Відкрита передплата для інсталяційних центрів, магазинів car-audio, автосалонів
За довідками звертатися до редакції за тел.: (044) 230-80-11

Toyota Avensis

1997–2003



Первое поколение Toyota Avensis пользуется популярностью. В немалой степени этому способствует имидж надежности и «неубиваемости», завоеванный знаменитой предшественницей этой модели – Carina E.

В основном Avensis ориентирован на европейский рынок, поэтому для образования выгодной рыночной стоимости его производство было налажено в Великобритании. Но качество модели от этого не пострадало. Многие «детские болезни» были устранены в первый же год производства машины.

Avensis представлен тремя модификациями, но на украинском рынке наиболее распространены 4-дверные седаны. Создатели модели учли и ликвидировали главный недостаток предшественницы – безликую и маловыразительную внешность. Дизайн Avensis намного привлекательнее. Кузов автомобиля прекрасно противостоит ржавчине. По сравнению с предшественницей Carina E объем грузового отсека седана Avensis уменьшился на 35 л (всего 510 л). Существенный недостаток багажника – узкий погрузочный проем и расстояние между задними арками.



Салон машины удобный и просторный. Сзади много свободного места от коленей до спинок передних кресел, хотя троим крупным пассажирам все же тесновато. Обзорность с места водителя отличная. Единственное замечание – при движении задним ходом из-за завышенного расположения нижней кромки заднего стекла не виден крайний задний габарит автомобиля.

Avensis представлен в двух комплектациях: базовая Linea Terra и более дорогая Linea Sol, которую внешне можно отличить по наличию передних «противотуманок» и омывателей фар. Хотя даже базовые версии прилично укомплектованы – в них есть передние подушки безопасности, гидроусилитель руля, центральный замок, электрозеркала и электростеклоподъемники. Часто встречаются машины с кондиционером. Кстати, если этот агрегат плохо работает, в первую очередь имеет смысл проверить чистоту сот радиатора кондиционера, так как он установлен перед основным радиатором системы охлаждения и забивается первым. Сильно загрязненный радиатор кондиционера также способствует перегреву двигателей. Из неполадок системы электрооборудования следует отметить выходы из строя замка зажигания, в котором выгорает контактная группа. Как следствие, при повороте ключа зажигания на старт машина не заводится.

На выбор потребителям предложены 6 бензиновых моторов и 2 турбодизельных. При желании можно подыскать автомобиль, укомплектованный любым из этих агрегатов. Многие из них позаимствованы у предшественницы, поскольку опыт эксплуатации доказал их высокую надежность. Какие-либо серьезные неполадки с двигателями Avensis не отмечены. Разве что в 1,6-литровых агрегатах после пробега в 150–200 тыс. км возможно повышенное потребление масла, обусловленное износом маслосъемных колпачков. С 2000 года на автомобиль начали устанавливать новый 1,6-литровый агрегат (3ZZ-FE), который оснащен фирменной системой изменения фаз газораспределения VVT-I. Благодаря ей мотор демонстрирует экономичность и достаточно высокую мощность. На всех агрегатах каждые 100 тыс. км необходимо проверять и при необходимости регулировать тепловые зазоры клапанов.

В основном автомобили, эксплуатирующиеся в Украине, оснащены механическими КП, хотя и автоматические не редкость. В «механике» отмечены выходы из строя подшипников первичного и вторичного валов. Причем в этом виноваты главным образом вла-



История

До: Toyota Garina E 1992–1997 г. в.

08.97 Дебют Toyota Avensis

01.00 Установка турбодизелей с системой непосредственного впрыска топлива

08.00 Рестайлинг. Новые бензиновые двигатели – 1,6 л и 1,8 л

После: Второе поколение Avensis с 2003 г.



Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Toyota Avensis 1,6i, $	22325	19225	16275	14035	12350	-
	Toyota Avensis 1,8i, $	27815	21840	18350	15955	13870	-
	Пробег, тыс. км	43,7	61,2	78,7	96,2	113,7	131,2
	Toyota Avensis 2,0 D, $	22630	20070	17285	14965	13220	12550
	Пробег, тыс. км	56,9	74,4	91,9	109,4	126,9	131,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л 16V (101 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (129 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (128 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л 16V Turbo Common Rail (90 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo Common Rail (110 л. с.)**

дельцы, применяющие некачественное масло или игнорирующие сроки его замены. Сцепление с гидроприводом, как правило, проблем не создает. «Автомат» при надлежащей эксплуатации и своевременном обслуживании достаточно надежен.

Независимая подвеска Avensis отличается энергоемкостью и хорошо удерживает автомобиль даже в крутых поворотах. Этому способствуют и стабилизаторы поперечной устойчивости, установленные впереди и сзади. Для уменьшения вибраций подвеска собрана на подрамниках, которые крепятся к кузову с помощью специальных подушек.

Меньше всего (около 50 тыс. км) служат втулки стабилизаторов. Шаровые опоры и сайлент-блоки передних рычагов держатся очень долго. Правда, «резинки» меняются вместе с рычагами.

Втулки задних продольных тяг служат 120–150 тыс. км. Чаще их приходится менять из-за невнимательности владельцев, которые попросту гнут тяги при проезде препятствий. Втулки поперечных тяг еще долговечнее. Углы установки колес в Avensis нужно регулировать не только на передней оси, но и на задней.

Один из минусов английской «японки» – обновленная конструкция рулевой рейки с гидроусилителем – она, в отличие от узла, применяемого на предшественнице, неразборная. Поэтому при выходе из строя сальников придется заменить всю рейку. Невозможно также поменять втулку рейки, которая при езде по нашим дорогам со временем разбивается.

Тормозная система работает без проблем. При замене колодок необходимо обязательно обслуживать механизмы. В дисковых – чистить и смазывать направляющие. Барабанные механизмы также необходимо очищать. Сигналом к этому могут послужить вибрации, возникающие при торможении.

В целом, Toyota Avensis занимает достойное место в своем классе. Его покупку можно порекомендовать людям, подыскивающим современный и комфортабельный семейный автомобиль, способным не только потратить немалые деньги на его приобретение, но и быть готовым финансово обеспечивать недешевое обслуживание Avensis.



Альтернатива:
Nissan Primera (P11), Opel Vectra (B), Peugeot 406

Итоги

Плюсы: Просторный салон ● Богатая базовая комплектация ● Вместительный багажник ● Энергоемкая и долговечная подвеска ● Высокая устойчивость

Минусы: Недешевые обслуживание и запчасти ● Узкий проем багажника ● Неремонтопригодная рулевая рейка ● Возможны проблемы с замком зажигания и механической КП ● Увеличенное потребление масла при пробеге свыше 150-200 тыс. км (моторы объемом 1,6 л)

Toyota Camry (20) 1996–2001





Надежность Toyota Camry четвертого поколения доказана в Украине не европейскими рейтингами, а семилетним опытом эксплуатации этих машин бойцами спецподразделения ГАИ «Кобра» – несмотря на серьезные нагрузки, автомобили все еще в строю.

Среди модификаций Toyota Camry четвертого поколения в Украине наиболее распространены классические 4-дверные седаны. Именно эти версии поставлялись дилерами Toyota, да и отечественные перегонщики завозили, как правило, седаны. Универсалы Camry Wagon у нас в стране – большая редкость. Зато в последнее время на дорогах стали появляться элегантные купе Solara. В отношении коррозионной стойкости Camry беспокоиться не стоит – ее кузова оцинкованы. Грузовые отсеки Camry – одни из наибольших среди одноклассников, к тому же их размеры можно увеличить, сложив спинку заднего дивана.

Салон автомобиля просторный. На заднем сиденье свободного места вполне достаточно, и при необходимости там разместятся даже четверо пассажиров. Способствует удобству посадки и невысокий центральный тоннель пола. Обзорность в Camry хорошая. В базовой версии машина укомплектована климат-контролем, ABS, EBD, электростеклоподъемниками, электрозеркалами, четырьмя подушками безопасности, регулирующейся рулевой колонкой, центральным замком. А 3,0-литровые версии порадуют избалованных автолюбителей еще и электрорегулировками передних сидений, причем как водительского, так и пассажирского, кожаной отделкой салона и TRC (системой контроля тягового усилия).

Линейка двигателей полностью позаимствована у предшественницы. Автомобиль оснащался всего двумя бензиновыми двигателями – 4-цилиндровым (5SFE) объемом 2,2 л 16V (131 л. с.) и 6-цилиндровым V6 (1MZFE) – 3,0 л 24V (190 л. с.). Моторы проверены временем и зарекомендовали себя достаточно надежными. При выборе между двумя версиями стоит знать, что 3,0-литровая обходится намного дороже в обслуживании. И это касается не только большего расхода топлива. К примеру, каждые 100 тыс. км при замене ремня ГРМ придется потратиться на дорогостоящий гидронатяжитель (около $200), по сравнению с недорогим роликом, применяемым в 4-цилиндровом моторе (запчасть $30). Кроме того, на V6 устанавливаются свечи с платиновыми наконечниками электродов (1 шт. – $23–27).

Все Camry – переднеприводные. 3,0-литровые версии агрегатировались 4-ступенчатыми автоматическими КП, 2,2-литровые могли оснащаться как 5-ступенчатой «механикой», так и «автоматом». С механическими КП проблем не возникает, а вот «автоматы» выходили из строя в основном из-за несвоевременной замены смазки. Чаще всего приходит в негодность подшипник выходного вала АКП и дает течь сальник гидромуфты.

Дорожный просвет Camry достаточно большой – 150 мм, поэтому она вполне подойдет любителям активного отдыха на природе. Независимые передняя и задняя подвески автомобиля, оснащенные стабилизаторами, в меру жесткие и обеспечивают автомобилю прекрасную устойчивость. К тому же даже на плохих дорогах подвеска отличается завидной «неубиваемостью». Через 30–40 тыс. км придется менять втулки стабилизаторов поперечной устойчивости. Стойки стабилизатора служат дольше, причем из-за большей массы двигателя на 3,0-литровых версиях они служат 70 тыс. км, а на 2,2-литровых – около 100 тыс. км. Ресурс всех остальных деталей также достигает 100-тысячного рубежа.

Все автомобили оснащались реечным рулевым управлением, работу которого облегчает гидроусилитель. При езде по плохим дорогам через 70–100 тыс. км может потребоваться замена втулки рулевой рейки, а к пробегу 250–300 тыс. км выходит из строя нижняя крестовина рулевого вала.

Тормозная система европейских и японских версий оснащена дисковыми механизмами, а вот «американцы» оборудовались задними тормозами барабанного типа. Серьезных претензий к тормозам нет. Специалисты рекомендуют во избежание проблем регулярно смазывать механизм привода стояночного тормоза и не забывать пользоваться «ручником».

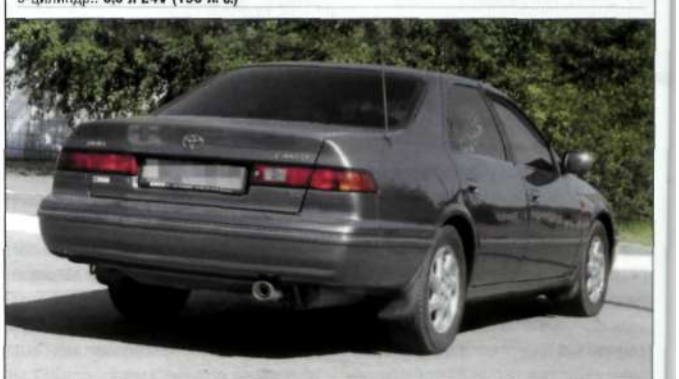
Toyota Camry четвертого поколения смело можно назвать одним из лучших автомобилей бизнес-класса. Он не только предоставляет своим владельцам соответствующий уровень комфорта, но и отличается высокой надежностью, которая многим конкурентам не по плечу.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Toyota Camry 2,2, $	16785	15955	14685	13415	12205	11045
	Toyota Camry 3,0, $	22780	21860	19070	16305	13760	-
Пробег, тыс. км		120,0	139,2	158,4	177,6	196,8	216,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,2 л 16V (131 л. с.)**
6-цилиндр.: **3,0 л 24V (190 л. с.)**



Альтернатива: Audi A6 II, Opel Omega (B), Nissan Maxima (A32)

История

До: **Третье поколение Toyota Camry (10) 1991–1996 г. в.**

10.91 *Старт Toyota Camry (20)*
11.96 Выпуск 5-дверного универсала Camry Gracia Wagon
03.98 Дебют купе Solara Convertible и кабриолета
11.99 Рестайлинг

После: **Старт пятой генерации Toyota Camry (30) 2001–2006 г. в.**

Итоги

+ Стойкость к коррозии • Долговечность большинства узлов и агрегатов • Просторный и комфортабельный салон • Вместительный багажник • Большой дорожный просвет • Высокая устойчивость

– Высокая стоимость обслуживания • Ограниченная линейка двигателей и отсутствие экономичных дизельных версий • При больших пробегах возможны проблемы с «рулевым»

Volvo 440

1986–1996





400-я серия стала знаковой моделью для Volvo – в ней впервые инженеры компании применили привод на переднюю ось.

Кузова Volvo 400-й серии, включающей 4-дверный седан, 5-дверный хэтчбек и редкое в наших краях купе, оцинкованы, поэтому коррозия для них нехарактерна. А вот аварий стоит остерегаться – «бэушных» запчастей на разборках не много, что обуславливает их высокую стоимость. По сравнению с «одноклассниками» одинаковых годов выпуска 400-е отличаются высокой пассивной безопасностью.

Интерьер Volvo 400-й серии достаточно прост, но, несмотря на это, в салоне уютно. На заднем диване удобно могут разместиться три рослых пассажира. Базовая комплектация очень скромна: гидроусилитель руля, центральный замок и электростеклоподъемники устанавливались только под заказ. Недостатки эргономики – передние сиденья расположены слишком низко, а обзорность ухудшают маленькие наружные зеркала и завышенная «корма». Малы и багажные отделения, размер которых, правда, можно увеличить, сложив задние сиденья.

Все силовые агрегаты 400-х французского производства. Гамма двигателей включала 5 бензиновых моторов мощностью от 83 до 110 л. с. и один турбодизель – 90 л. с. В среднем при нормальной эксплуатации моторесурс составляет 250–400 тыс. км. Газораспределительный механизм всех двигателей приводится в действие зубчатым ремнем, который рекомендуется менять через каждые 60 тыс. км вместе с натяжным и направляющим роликами. Кроме того, через каждые 80 тыс. км необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов с помощью специальных шайб. Что касается системы впрыска топлива, то все бензиновые карбюраторные версии оборудовались 2-камерными карбюраторами типа Solex, которые устанавливаются и на российские ВАЗы. При покупке Volvo 400-й серии советуем отдать предпочтение автомобилю, оснащенному обычным атмосферным двигателем, так как турбированный и объемом 1,7 л (120 л. с.) имеет меньший срок службы, да и с учетом почтенного возраста ресурс турбины будет на исходе.

Большинство экземпляров оснащались 5-ступенчатыми механическими КП, а 4-ступенчатые «автоматы» устанавливались только на модификации мощностью свыше 100 л. с. В целом все коробки достаточно надежные и при своевременном обслуживании способны выходить весь срок эксплуатации автомобиля. Масло в механических КП желательно менять через каждые 60 тыс. км. Единственной часто встречающейся неисправностью механической КП является выход из строя втулки кулисы. Автоматические коробки требуют регулярного контроля уровня масла и герметичности сальников. Для долговечной работы КП через каждые 40–45 тыс. км рекомендуется менять масло вместе с фильтром и прокладкой поддона картера. Привод сцепления – тросовый, поэтому со временем при нечетком включении передач требует регулировки. Диск и корзина сцепления способны прослужить 150–200 тыс. км.

Подвеска 400-х энергоемкая, а для повышения устойчивости автомобиля оснащена передним и задним стабилизатором. Все детали подвески надежные, и после замены способны прослужить достаточно долго. Ресурс новых сайлент-блоков и шаровых опор – около 100 тыс. км, втулок стабилизаторов – 40–50 тыс. км.

Рулевое управление реечного типа обладает неплохой обратной связью и чувствительностью. Более дорогие комплектации автомобилей оснащались гидроусилителем. Со временем на всех 400-х появляется люфт, связанный с износом пары шестерня–рейка.

Тормозная система Volvo 400-й серии эффективна. Во многих версиях передние и задние механизмы – дисковые. Хотя в машинах ранних годов выпуска встречаются задние барабанные тормоза.

Несмотря на высокую пассивную безопасность и хорошую антикоррозионную защиту кузова, Volvo 400-й серии так и не получили широкого распространения на украинском рынке подержанных автомобилей. Высокая стоимость запчастей и обслуживания отпугивает потенциальных покупателей, а продажа 400-х – серьезная проблема.

История

03.86 Дебют спортивной модификации Volvo 480
06.88 5-дверный хэтчбек Volvo 440
06.89 4-дверный седан Volvo 460
02.90 Двигатель объемом 1,7 л
02.93 Появились новые моторы объемом 1,6 л, 1,8 л и 2,0 л
05.94 Дизельный агрегат объемом 1,9 л
07.95 Volvo 480 снят с производства
После: **Volvo S40/V40 1996–2003 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые						
	Volvo 440 1,7i, $	5220	4545	4000	3585	3170	2755
	Volvo 440 1,8i, $	5180	4020	3620	3280	2940	2600
	Пробег, тыс. км	198,4	214,6	230,8	247,0	263,2	279,4
	Дизельные						
	Volvo 460 1,9 D, $	5910	5135	4360	3585	2810	2035
	Пробег, тыс. км	182,2	198,4	214,6	230,8	247,0	263,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (83 л. с.)** ◆ **1,7 л (102 л. с.)** ◆ **1,7 л Turbo (120 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (110 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (90 л. с.)**



Альтернатива:
Renault 19, Toyota Corolla (E10), Ford Escort

Итоги

+ **Высокая пассивная безопасность автомобилей ● Хорошая стойкость к коррозии ● Энергоемкая подвеска**

– **Дорогие запчасти и обслуживание ● Низкое расположение передних сидений ● Высокая «корма» ограничивает обзорность ● Маленький объем багажного отделения**

Volvo 850

1991–1996





Разработка Volvo 850 – революционный шаг компании Volvo Car Corporation. Новые, поперечно расположенные 5-цилиндровые двигатели, передний привод, система защиты от боковых ударов, автоматические преднатяжители ремней безопасности сделали модель самой прогрессивной в автомобильной гамме компании начала 90-х годов.

Потребителю были предложены две модификации: 4-дверный седан и 5-дверный универсал. Причем последних выпустили гораздо больше, хотя в Украине универсалы встречаются намного реже, чем седаны.

Салон привлекает просторностью, комфортабельностью и отличной шумоизоляцией. Большинство машин в Украине укомплектованы по максимуму, но подобная «нафаршированность» может обернуться неприятностями для владельца. Возможен выход из строя нити нагревательного элемента подогрева сидений. Много проблем возникает и с кондиционером.

«850-я» комплектовалась только 5-цилиндровыми силовыми агрегатами. На нашем рынке в основном встречаются 10- и 20-клапанные бензиновые 2,5-литровые двигатели в модификациях GLE и GLT. «20-клапанник» считается оптимальным вариантом, поскольку его отличная динамика сочетается с высокой надежностью и топливной экономичностью. Для любителей динамичной езды предназначен 2,3-литровый агрегат, оборудованный турбиной высокого давления – модификация T-5. Двигатель без проблем выхаживает 250 тыс. км. Очень редки на наших дорогах автомобили, оснащенные 2,5-литровыми турбодизелями. Несколько чаще встречаются модификации с 2,0-литровым бензиновым двигателем. Все силовые агрегаты имеют ресурс в 250–300 тыс. км до капремонта. Многие любители стартовать в режиме «газ в пол» наверняка столкнутся с проблемой преждевременного выхода из строя опор двигателя.

Автомобили оснащались 5-ступенчатой механической и 4-ступенчатой автоматической коробками передач. При пробеге свыше 250 тыс. км в «механике» отмечен износ синхронизаторов третьей передачи. Как правило, агрегат не ремонтируют, а вместо старого используют восстановленный узел из обменного фонда Volvo. «Автомат» достаточно надежен. Его особенность – радиатор охлаждения масла КП вмонтирован в радиатор охлаждения двигателя, и даже при незначительных столкновениях возможно нарушение герметичности прокладок. В результате антифриз, попадая в масло коробки, медленно, но уверенно «убивает» агрегат. В процессе эксплуатации следует внимательно следить за целостностью пыльников ШРУСов – при нарушении герметичности они выходят из строя, а их замена – удовольствие не из дешевых, так как «гранаты» поставляются вместе с полуосями.

Большинство «850-х» – переднеприводные, однако в 1996 году появилась полноприводная модификация 850 AWD. Говорить о ее надежности сложно, так как в Украине эта машина встречается редко.

Опыт эксплуатации Volvo 850 на наших дорогах показывает, что его подвеска не лучше и не хуже, чем у большинства других автомобилей. Замену амортизаторов необходимо производить через каждые 100 тыс. км пробега. Задняя подвеска существенно выносливее: замена сайлент-блоков и верхних опор задних амортизаторов может потребоваться только через 150–200 тысяч км.

Реечное рулевое управление всех Volvo 850 оборудовано гидроусилителем. При больших пробегах рейка может доставлять проблемы – теряют герметичность ее сальники.

Тормоза у «850-й» мощные и эффективные. Лишь иногда из-за коррозии направляющих могут выйти из строя задние тормозные суппорты.

Volvo 850 заслуженно пользуется репутацией надежной и престижной машины. Но покупатель заранее должен быть готов к тому, что обслужить ее в «гаражных» условиях весьма проблематично.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые					
	Volvo 850, 2,5i, $	10600	9415	8385	7440	6350
	Volvo 850, 2,5i, $	12050	10860	9770	8720	7580
Пробег, тыс. км.		226,1	246,2	266,3	286,4	306,5

Двигатели

Бензиновые 5-цилиндровые: **2,0 л 10V (127 л. с.)** ◆ **2,5 л 10V (144 л. с.)** ◆ **2,5 л 20V (170 л. с.)** ◆ **2,3 л 20V Turbo (225 л. с.)**

Дизельный 5-цилиндровый: **2,5 л Turbo (140 л. с.)**



История

06.91 Презентация модели 850 GLT
07.92 20-клапанный мотор 2,5 л
03.93 5-дверный универсал Wagon
06.93 Двигатель 2,3 л Turbo. Рестайлинг
03.94 Модификация Volvo 850 T-5
01.96 Турбодизель 2,5 л. Боковые airbag на всех версиях. Полноприводные 850 AWD
После: Volvo S70/V70 1996–2000 г. в.

Итоги

Высокий уровень безопасности ● Отличная устойчивость к коррозии ● Просторный, комфортабельный салон ● Мощные и выносливые силовые агрегаты ● Качественная отделка салона

Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Возможные проблемы с кондиционером и рулевой рейкой ● Требовательность к качеству расходных материалов



Альтернатива:
Saab 9000, BMW 5-й серии (E34), Audi 100/A6

Volvo 940/960

1990–1998





Наверное, Volvo 900-й серии – одна из немногих машин, которую трудно не узнать. «Визитной карточкой» этого автомобиля стала угловатая «чемоданная» внешность. Спутать «девятисотую» можно только с предшественником – Volvo 740/760.

Говоря о Volvo 900-й серии, необходимо четко разграничить 940-ю и 960-ю модели. Несмотря на то, что они очень похожи снешне, их конструкция существенно отличается. Престижная 960-я оборудована светооптикой, решеткой радиатора, бамперами, крышкой багажника «собственного покроя». Даже крылья у нее иные. Позднее, желая максимально подчеркнуть разницу между престижным и более демократичным вариантом (940-м), 60-ю подвергли серьезному рестайлингу, изменившему практически все элементы кузова, а также приборную панель и материалы обивки. Крышку багажника новой модели украсил шильдик «S90» для седана и «V90» для универсала.

Кузов Volvo 900-й серии практически вечный, а багажник вместительный. Благодаря двухсторонней оцинковке, даже на автомобилях первых годов выпуска сложно найти следы коррозии. Машина оснащена мощной отопительной системой и подогревом передних сидений, который устанавливается практически во всех экземплярах.

940-я комплектовалась исключительно 4-цилиндровыми бензиновыми и 6-цилиндровыми дизельными силовыми агрегатами, а 960-я – только 6-цилиндровыми бензиновыми. 4-цилиндровые моторы отличаются завидной живучестью. При грамотной эксплуатации 4-цилиндровые моторы способны преодолеть 500-тысячную отметку без вмешательства мотористов. А вот их 6-цилиндровые собратья, которые устанавливались на 960-ю модель, подобными успехами похвалиться не могут. Их предел – 250–300 тысяч км пробега до капитального ремонта. В 4-цилиндровых моторах отмечены выходы из строя датчиков расхода воздуха (на моделях 1992–93 годов). Новая деталь стоит дорого ($400). Иногда выходит из строя датчик положения коленвала. Рядные 6-цилиндровые агрегаты в силу своей конструкции чувствительны к перегреву. Нередко у всех двигателей выходит из строя топливный насос. В остальном эти агрегаты практически безупречны.

Автомобили оснащались 5-ступенчатой механической КП или 4-ступенчатым «автоматом». Практически у всех экземпляров с механической коробкой долговечностью не отличается кулиса рычага переключения передач. Определенные проблемы могут создавать АКП японского производства. У них после пробега в 100 тысяч км требуется замена датчика положения селектора переключения передач. Но отечественные мастера смогут снять его, перебрать и прочистить, что позволяет избежать покупки новой дорогостоящей детали. У «автомата» есть и другая «мина замедленного действия». По аналогии с Volvo 850 радиатор охлаждения масла коробки вмонтирован в радиатор охлаждения двигателя. И даже при незначительном столкновении возможно нарушение герметичности прокладок или корпуса радиатора. В результате антифриз, попадая в систему смазки коробки передач, может вывести ее из строя.

Все 940/960-е отличаются небольшим клиренсом (всего 110 мм). Преимущество 940-й модели над более респектабельной версией также заметно, если не полениться заглянуть под кузов. Спереди машины почти идентичны. Привычный McPherson практически не доставляет хлопот. А вот сзади их подвески разные. У 940-й она зависимая, что несколько снижает ходовые качества автомобиля. Но зато неразрезная балка моста на пружинах практически не доставляет никаких хлопот. Чего не скажешь о задней многорычажной подвеске 960-й модели – она очень дорога в обслуживании.

Рулевое управление с гидроусилителем не побеспокоит владельца. Узел, конечно, не вечный – после пробега в 250 тысяч может понадобиться вмешательство.

900-я серия – эталон настоящего шведского автомобиля – просторного, надежного, безопасного. И ни наши дороги, ни наш «кустарный» сервис существенного вреда ему не могут нанести.

История

Пс: Volvo 740/760 1982–1990 г. в.

1990 Начало производства моделей 940/960

1992 Airbag для водителя и переднего пассажира

1994 На Volvo 960 вместо подвески Multilink 1 начали устанавливать Multilink 2

1996 Рестайлинг Volvo 960 и переименование в S90/V90

1997 940-ю модель для скандинавских рынков переименовали в Polar

После: Volvo S80 1998–2006 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Volvo 940 2,3i. , $	**11220**	**9800**	**8750**	**8220**	**7710**	**6200**
	Volvo 940 2,3i. Estate , $	-	**10130**	**9360**	**8855**	**8230**	-
	Пробег, тыс. км	186,0	210,8	235,6	260,4	285,2	310,0
	Volvo S90 2,5i , $	**12400**	**10385**	**9125**	-	-	-
	Пробег, тыс. км	159,7	181,0	202,3	223,7	245,0	266,3
	Дизельные						
	Volvo 940 2,4TDi , $	-	-	-	**9440**	**8315**	**7395**
	Пробег, тыс. км	-	-	-	260,4	285,2	310,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 л (116 л. с.)** ◆ **2,3 л (131 л. с.)** ◆ **2,3 л Turbo (165 л. с.)**
6-цилиндровые: **2,5 л (170 л. с.)** ◆ **3,0 л (204 л. с.)**
Дизельные 6-цилиндровые: **2,4 л Turbo (112 л. с.)**



Альтернатива: Audi 100/A6, BMW 5-серии (E34), Ford Scorpio II

Итоги

Плюсы:
- Большой ресурс 4-цилиндровых двигателей
- Высокая стойкость к коррозии
- Вместительные салон и багажник
- Надежная задняя подвеска у 940-й модели
- Высокоэффективная система отопления салона

Минусы:
- Недешевое обслуживание
- Большой расход топлива у бензиновых версий
- Частый выход из строя кулисы механической КП
- Небольшой дорожный просвет

Volkswagen Polo III 1994–2001





В отличие от последнего поколения VW Polo, представленного в Украине хэтчбеками, третья генерация этой модели чаще встречается у нас с 4-дверным кузовом седан. Именно эти модификации пришлись по душе практичным отечественным автомобилистам.

Все седаны VW Polo Classic и универсалы Variant выпускались в испанском филиале концерна Volkswagen, а хэтчбеки могли быть собраны как в Германии, так и Испании. Последние попали к нам в основном стараниями отечественных перегонщиков, седаны и универсалы же официально продавались отечественными дилерами, поэтому «отведали» местных условий эксплуатации с самого начала продажи, а это существенно сказалось на «здоровье» автомобилей. Кузова Polo не оцинкованы. В принципе, слабых мест у них нет, но после повреждений ржавчина появляется заметно быстрее. Багажные отделения седана и универсала – одни из наибольших среди конкурентов.

Интерьер обновленного Polo (после 1999 года) существенно отличается от внутреннего убранства дорестайлинговых модификаций, и многие его черты унаследованы нынешним поколением, начиная с конкретных деталей салона и заканчивая сочетанием светло-серого и черного пластика в отделке торпедо. Обзорность отличная, претензии есть только к создателям седана – из-за высокой «кормы» не виден крайний габарит машины. В дорестайлинговых версиях со временем разбалтываются салазки крепления передних кресел, не отличается долговечностью ручка крышки бардачка.

В Украине по большей части представлены бензиновые версии, моторесурс которых составляет около 300 тыс. км. Большинство агрегатов достаточно экономичны. Основные неполадки возникают в системе впрыска топлива и охлаждения двигателя. Если мотор на холостых оборотах работает неустойчиво, проверьте потенциометр дроссельной заслонки. В инжекторных версиях он попросту засоряется, а вот в моноинжекторе со временем изнашивается электронная дорожка потенциометра. Причиной перегревов двигателя становится вышедший из строя термостат. Его пластиковый корпус со временем трескается, из-за чего термостат постоянно закрыт. В дополнение к этому нужно тщательно следить за состоянием водяного насоса – он приводится в действие ремнем ГРМ, и выход последнего из строя нередко становится причиной роковой встречи клапанов с поршнями. Рекомендуется менять «помпу» вместе с ремнем ГРМ, то есть каждые 90 тыс. км, если ремень оригинальный. Кроме того, причиной неустойчивой работы мотора может стать износ высоковольтных проводов.

Лучше приобрести Polo с автоматической КП. Она, как правило, устанавливалась с мощными 101-сильными двигателями объемом 1,4 и 1,6 л. Если «автомат» исправен, он будет служить долго и беспроблемно. А вот 5-ступенчатая «механика» способна доставить неприятности уже через 100 тыс. км пробега. Из-за расшатанной кулисы переключения плохо задействуются передачи. Нередко подтекает сальник штока переключения передач, и если вовремя не устранить эту неисправность, она может привести к утечке масла и выходу КП из строя. Подвеска Polo жестковатая, а из-за небольшого дорожного просвета (всего 110 мм) этот автомобиль не слишком подходит для езды по проселкам. На наших дорогах около 50 тыс. км выхаживают стойки стабилизатора поперечной устойчивости. Чуть дольше (70–80 тыс. км) служат сайлент-блоки передних рычагов, а вот в задней балке они меняются приблизительно на 100 тыс. км.

Рулевое управление в меру острое и провоцирует водителя к активной езде. Со временем выходит из строя подшипник рулевого вала, который поставляется в сборе с корпусом замка зажигания.

VW Polo III – отличный выбор для городских автомобилистов. Его конструкция достаточно надежна, а стоимость запчастей и обслуживания вполне приемлема. Важное преимущество модели – широкая гамма модификаций, которой вряд ли смогут похвалиться конкуренты.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	VW Polo Classic 1,6i, $	11135	10020	8905	7845	6980	6270
	Пробег, тыс. км	89,8	106,9	124,0	141,1	158,2	175,3
	Дизельные						
	VW Polo Variant 1,9 TDi, $	12855	11390	9925	8595	7130	5665
	Пробег, тыс. км	92,4	110,0	127,6	145,2	162,8	180,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,0 л (50 л. с.)** ◆ **1,4 л (60 л. с.)** ◆ **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (101 л. с.)** ◆ **1,6 л (101 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (125 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,4 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **1,7 л (60 л. с.)** ◆ **1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (110 л. с.)**



Альтернатива:
Opel Corsa (B), Renault Clio I, Fiat Punto I

История

До: VW Polo II 1981–1994 г. в.

08.94 Старт 3- и 5-дверных хэтчбеков VW Polo III

11.95 Дебют 4-дверного седана Classic

03.96 Новые бензиновые моторы 1,4 л 16V (101 л. с.) и 1,6 л (101 л. с.)

09.96 Установка бензинового двигателя 1,0 л (50 л. с.) и дизельных – 1,9 л (64 л. с.) и 1,4 л Turbo (75 л. с.)

08.97 5-дверный универсал Variant. Новый дизель объемом 1,7 л (60 л. с.)

01.98 Дебют версии GTI с бензиновым двигателем объемом 1,6 л 16V (125 л. с.)

01.99 Обновлены экстерьер и интерьер

После: VW Polo IV с 2001 г.

Итоги

Плюсы: Широкая гамма модификаций ● Стильные экстерьер и интерьер пострестайлинговых версий ● Вместительный багажник седана и универсала ● Хорошая обзорность ● Динамичные и экономичные двигатели ● Неплохие устойчивость и управляемость

Минусы: Кузов не оцинкован ● Небольшой дорожный просвет ● Неисправности потенциометра дроссельной заслонки ● Недолговечный термостат ● Возможны проблемы с механической КП

Volkswagen Golf II/Jetta II 1983–1992





Даже возраст не помеха популярности Golf II/Jetta II. Сегодня эти «немцы» все еще встречаются на наших дорогах и пользуются спросом у отечественных автолюбителей.

Этот автомобиль был представлен 3- и 5-дверными хэтчбеками. Седан, созданный на базе хэтчбеков, носил собственное имя – Jetta. Кроме того, в модельном ряду была и редкая модификация «паркетного» внедорожника – Country с 5-дверным кузовом хэтчбек, который был установлен на мощной лонжеронной раме (клиренс 225 мм).

Кузова Golf II/ Jetta II неплохо сопротивляются коррозии, но с учетом возраста на них все же может появиться ржавчина. Следует проверить состояние передней части капота, нижних углов филенок передних дверей и арок крыльев, особенно если на них установлены декоративные пластиковые накладки. Нередко дырки можно обнаружить на задней панели кузова под бампером в районе буксировочного крюка и выпускной трубы, а также – на заднем правом крыле внутри лючка бензобака под резиновым пыльником заливной горловины бензобака. На старых машинах может переломаться жгут электропроводки, проложенный между крышкой багажника и кузовом, из-за чего не работают задний стеклоочиститель, фонари и подсветка номерного знака.

Салон производит благоприятное впечатление, несмотря на несколько угловатую, под стать внешности, приборную панель. На «галерке» смогут разместиться трое пассажиров. На спортивных версиях GT и GTI протирается обшивка развитой боковой поддержки передних кресел. У версий до рестайлинга 1988 года наружные зеркала заднего вида установлены чересчур близко к водителю напротив псевдофорточек, из-за чего пользоваться ими не слишком удобно. После модернизации псевдофорточки убрали, а зеркала переместили в углы дверей. При боковых маневрах видимость немного перекрывают широкие задние стойки.

«Фольксвагеновские» моторы славятся своей надежностью. При правильной эксплуатации и своевременном сервисном обслуживании они выхаживают 250–350 тыс. км. Правда, с учетом возраста многим моторам Golf II/ Jetta II уже потребуется «капиталка» (от $300 до $800), хотя можно сэкономить, заменив силовой агрегат бэушным со «свежепригнанной» машины (от $150 до $450). В системе моновпрыска топлива долговечностью не отличается потенциометр дроссельной заслонки и прокладка, установленная между впускным коллектором и корпусом моноинжектора. В системе электронно-механического впрыска топлива часто выходят из строя или дают сбои в работе различные датчики электронного управления впрыском. В системе охлаждения проблемы могут доставлять пластиковые фланцы, стыкующие резиновые патрубки с мотором – они нередко трескаются. Жидкость может подтекать и из-за пересыхания уплотнительных колец, установленных под пластиковыми фланцами.

История

До: **VW Golf I 1974–1983 г. в.**

09.83 Старт VW Golf II

02.84 «Заряженная» версия GTI

01.84 Двигатель объемом 1,8 л (90 л. с.), оснащенный катализатором

08.84 Дебют 4-дверного седана Jetta

02.86 Полноприводные версии Syncro

05.88 Модернизация

01.89 Наиболее мощная модификация – Golf Rallye с мотором 1,8 л (160 л. с.)

01.90 Катализаторы начали устанавливать на все двигатели

05.90 «Паркетный» внедорожник Country

03.92 Завершено производство спортивных версий Golf II – GTI 16V

После: **VW Golf III 1991–1997 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1992	1991	1990	1989	1988	1987
	Бензиновые						
	VW Golf II 1,8 GTI, $	6500	6000	5500	5000	4700	4300
	Пробег, тыс. км	260,8	279,1	297,4	315,7	334,0	350,0
	Дизельные						
	VW Golf II 1,6 D, $	-	4155	3785	3450	3155	2865
	Пробег, тыс. км	-	300,4	320,1	339,8	359,5	370,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,3 (60 л. с.)** ◆ **1,6 (75 л. с.)**; моновпр.: **1,8 л (90 л. с.)**; распр. впр.: **1,8 л (107 л. с.)** ◆ **1,8 л (112 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (129 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (139 л. с.)** ◆ **1,8 л Turbo (160 л. с.)**;
Дизельные 4-цилиндр.: **1,6 л (54 л. с.)** ◆ **1,6 л Turbo (70 л. с.)**



Альтернатива: Opel Kadett (E), Renault 19, Ford Escort I

В Украине чаще встречаются автомобили, оснащенные механической КП. Как правило, агрегаты способны без проблем выходить весь срок эксплуатации автомобиля. Правда, на мощных версиях GTI был отмечен обрыв заклепок дифференциала.

Подвеска Golf II/ Jetta II несколько жестковата. Большинство ее деталей надежны и долговечны. К примеру, сайлент-блоки передних рычагов служат 60–70 тыс. км, а сайлент-блоки задней балки – до 100 тыс. км. Уязвимое место задней подвески – со временем проседают задние пружины.

Реечное рулевое управление весьма острое и информативное. Каких-либо претензий к этому узлу нет. На наших дорогах наконечники рулевых тяг могут выходить 100–150 тыс. км.

В версиях с задними дисковыми механизмами со временем закисает и теряет работоспособность механизм привода стояночного тормоза. При замене колодок рекомендуется смазывать направляющие суппортов и проверять целостность пыльников направляющих.

Секрет популярности Golf II/ Jetta II прост – благодаря несложной конструкции и высокому качеству изготовления даже в наших условиях эксплуатации эти машины зарекомендовали себя очень надежными и выносливыми. На вторичном рынке они все еще пользуются спросом и легко находят новых владельцев.

Итоги

Надежность и высокая ремонтопригодность ● Приемлемая стоимость запчастей и обслуживания ● Хорошие устойчивость и управляемость ● Отличная динамика (версии GTI)

Плохой обзор через зеркала заднего вида (версии до рестайлинга) ● Проблемные системы моно- и электронно-механического впрыска топлива ● Недолговечность пластиковых фланцев системы охлаждения ● Со временем проседают задние пружины

Volkswagen Golf III/Vento 1991–1997



На зависть конкурентам, VW Golf всегда пользовался большим спросом. Не является исключением и третье поколение этой модели. Секрет успеха прост — надежная и простая конструкция, обеспечивающая удобство, практичность и хорошие ездовые качества.

В отличие от предшественника, третье поколение Golf было представлено большим количеством модификаций – к традиционным 3- и 5-дверным хэтчбекам и 4-дверному седану, получившему название Vento, добавились 5-дверный универсал Variant и открытый кабриолет. Кузова семейства достаточно крепкие и выносливые, более того, «вольфсбургцы» давали 3-летнюю гарантию на лакокрасочное покрытие и 6-летнюю – от сквозной коррозии. Однако сегодня на машинах первых годов выпуска задние колесные арки и пороги уже могут поржаветь.

История

До: VW Golf-II 1983–1992 г. в.

08.91 Старт Golf III представленного 3- и 5-дверными хэтчбеками

02.92 4-дверный седан Vento

08.93 5-дверный универсал Variant и открытый кабриолет. Дебют «заряженной» версии GTI 16V с бензиновым агрегатом 2,0 л

12.94 Полноприводные версии Syncro – Golf/Vento/Variant

06.96 Двигатель объемом 1,6 л, выполненный из легких сплавов

После: VW Golf IV 1997–2003 г. в.

Интерьер Golf III/Vento выглядит все еще привлекательно. Внутри достаточно просторно – на «галерке» могут нормально разместиться трое пассажиров среднего телосложения. Характерная особенность спортивных модификаций GT/GTD, GTI/GTI 16V и VR6 – со временем протирается обивка развитой боковой поддержки подушек передних кресел. «Фамильный» недостаток всех поколений этой модели, в том числе и Golf III, – массивные задние стойки, которые при боковых маневрах немного перекрывают видимость. А вот еще один недочет предшественников – большая погрузочная высота багажника – создателями Golf III был исправлен: пятая дверь доходит до верхней кромки заднего бампера. Размеры грузовых отсеков Golf III/Vento – средние по сравнению с конкурентами, хотя их функциональность во всех модификациях улучшают трансформируемые задние сиденья, позволяющие при необходимости увеличить полезный объем багажника.

Линейка силовых агрегатов Golf/Vento широка и состоит из 11 двигателей: девяти бензиновых



мощностью от 60 до 190 л. с. и двух дизельных – 63 и 90 л. с. Все они достаточно надежны и при своевременном обслуживании и использовании качественных масел способны выдержать до капремонта 300–400 тыс. км.

Кстати, впервые в истории модели создатели дополнили линейку 4-цилиндровых моторов двумя 6-цилиндровыми VR6 – 2,8 л (174 л. с.) и 2,9 л (190 л. с.), превратив таким образом небольшой городской автомобиль в грозного покорителя пространства и времени. К примеру, 174-сильная версия разгоняет почти 1-тонный автомобиль до первой «сотни» всего за 7,6 с! Хотя при этом она расходует в городском цикле на 100 км пути около 13 л дорогостоящего бензина. Тем же, кто предпочитает активный стиль вождения, но при этом не хочет особо тратиться на горючее, можно порекомендовать достаточно динамичную версию GTI 16V мощностью 150 л. с. – она разгоняется до 100 км/ч также довольно быстро – за 8,3 с, а вот топлива потребляет меньше – около 11 л. Однако двигатели, трансмиссия и ходовая часть большинства спортивных модификаций Golf – GTI, GTI 16V и VR6 – нередко бывают изношенными.

Если вам по душе дизель, специалисты рекомендуют выбрать атмосферную версию 1,9 л (63 л. с.). Она не столь резва, как турбированная, зато проста и неприхотлива в эксплуатации. Вследствие больших нагру-







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	VW Golf 1,8i, $	**8170**	**7430**	**6730**	**6100**	**5490**	**4935**
	Пробег, тыс. км	163,4	180,6	197,8	215,0	232,2	249,4
	VW Vento 1,8i, $	**8250**	**7740**	**7335**	**6970**	**6615**	**6290**
	Пробег, тыс. км	174,8	193,2	211,6	230,0	248,4	266,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. моновпр.: **1,4 л (60 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** распр. впр.: **1,6 л (101 л. с.)** ◆ **1,8 л (112 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

6-цилиндр. распр. впр.: **2,8 л (174 л. с.)** ◆ **2,9 л (190 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (63 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**

зок моторесурс версии с турбонаддувом меньше, чем атмосферной. Турбина служит около 200 тыс. км при условии своевременной замены воздушного фильтра. Кроме того, в этом моторе иногда случаются утечки масла через передний и задний сальники коленвала.

Газораспределительный механизм всех 4-цилиндровых двигателей приводится в действие зубчатым ремнем. При использовании неоригинального ремня его рекомендуется менять вместе с натяжным роликом через каждые 60 тыс. км. А вот на VR6 установлена цепь ГРМ, которая, как правило, выхаживает весь срок эксплуатации двигателя.

В Golf III/Vento система питания оснащена распределенным или моновпрыском топлива. Менее надежен «моноинжектор» – долговечностью не отличаются потенциометр дроссельной заслонки и прокладка, установленная между впускным коллектором и корпусом «моноинжектора».

Слабое место системы охлаждения всех двигателей – пластиковые фланцы, стыкующие резиновые патрубки с двигателем – они часто трескаются. Нередко из-под них подтекает охлаждающая жидкость вследствие пересыхания уплотнительных колец.

Большинство Golf III/Vento, эксплуатирующихся в Украине, оснащены 5-ступенчатыми механическими КП. 4-ступенчатые «автоматы» встречаются намного реже. Последние при нормальной эксплуатации и своевременной замене масла и фильтра достаточно надежны. А вот на автомобилях с большим пробегом (около 300 тыс. км), оборудованных «механикой», был отмечен обрыв заклепок дифференциала, что чревато поломкой корпуса КП, а также изнашиваются втулки кулисы переключения передач.

Полноприводные версии Syncro, оснащенные вискомуфтой, перераспределяющей крутящий момент на задние колеса при пробуксовке передних, вполне надежны, однако они редко встречаются на авторынке.

Ходовая жестковатая и обеспечивает автомобилю отличные устойчивость и управляемость. Передняя подвеска типа McPherson, задняя – полузависимая. «Ходовая» почти такая же, как у предшественника, но в ее конструкцию были внесены некоторые изменения. К примеру, перенесены точки крепления передней подвески, иной стала форма рычага, подверглась модернизации конструкция опоры передних стоек и др. А вот шаровые опоры и сайлент-блоки достались «по наследству» от предшественника. Большинство деталей подвески надежны и долговечны, а меньше всего (около 70 тыс. км) служат задние сайлент-блоки передних рычагов. Со временем проседают задние пружины.

Рулевое управление реечного типа четкое и обеспечивает хорошую обратную связь. К тому же, как правило, на большинстве версий установлен гидроусилитель руля, для долговечной работы которого нужно регулярно (через каждые 70 тыс. км) менять масло.

Тормозная система версий мощностью до 90 л. с. оснащалась передними дисковыми тормозными механизмами и задними барабанными, а вот на всех остальных впереди и сзади установлены дисковые тормоза. Довольно часто на «тройках» встречается и система ABS.

Несмотря на возраст, VW Golf III/Vento до сих пор способны удивить своей добротностью. Автомобили неприхотливы в эксплуатации и достойно выдерживают испытания нашими дорогами. Причем, что немаловажно, «немцы» отличаются невысокой стоимостью запчастей и обслуживания. За все эти качества их ценят отечественные автомобилисты, что подтверждается высокой популярностью модели в Украине. Кстати, за нее приходится переплачивать при покупке – VW Golf III/Vento стоят дороже, чем многие конкуренты одинаковых годов выпуска.

Итоги

+ **Большой выбор и надежность силовых агрегатов ● Просторный и удобный салон ● Хорошая управляемость ● Надежная подвеска ● Невысокая стоимость запчастей и обслуживания**

– **Высокая по сравнению с одноклассниками цена ● Недолговечность потенциометра дроссельной заслонки (1,8 л/90 л. с.) ● Проседают задние пружины ● На машинах с большим пробегом возможны проблемы с «механикой»**

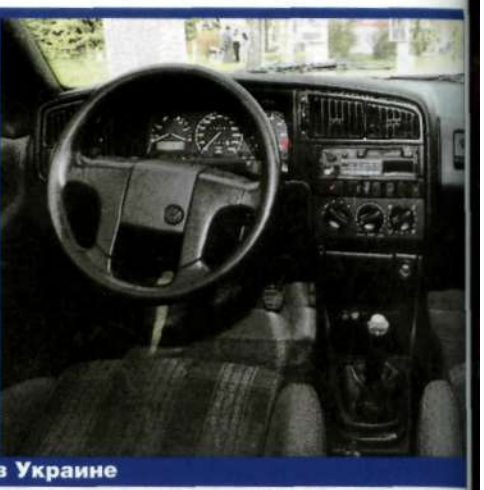


Альтернатива: Opel Astra (F), Mazda 323 (BA), Ford Escort II

VW Passat (B3)

1988–1993





Главная отличительная черта VW Passat (B3) – закрытая радиаторная решетка, выполненная без привычных прорезей. Эту дизайнерскую задумку потребители не оценили, и все последующие поколения модели оснащались традиционной решеткой с воздухозаборниками. Впрочем, оформительские изыски никоим образом не повлияли на практичность и популярность Passat (B3).

Благодаря качественному лакокрасочному покрытию и антикоррозионной обработке кузова Passat (B3) неплохо сохраняются. Хотя со временем все же ржавеют арки задних крыльев и пороги, следы коррозии также могут быть на крышке багажника универсалов Variant вокруг нижней кромки заднего стекла.

Характерные неисправности – поломка наружных дверных ручек и декоративной решетки воздухозаборника в переднем бампере. В старых универсалах Variant пересыхает и трескается электропроводка, проложенная между кузовом и крышкой багажника. По этой причине не работают подсветка номера и задний «дворник».

Салон очень просторный, и сзади при необходимости могут разместиться даже четверо пассажиров. Запас свободного места от подушки дивана до спинок передних кресел таков, что на «галерке» можно сидеть, закинув ногу на ногу. Слабое место системы отопления – регулятор оборотов вентилятора «печки». С возрастом ухудшаются, а затем и подгорают его контакты, вплоть до оплавления пластмассового корпуса. Грузовые отсеки седана и универсала – одни из наибольших среди одноклассников.

Все силовые агрегаты Volkswagen славятся надежностью и долговечностью. При своевременном техобслуживании и правильной эксплуатации их моторесурс составляет порядка 250–400 тыс. км (в зависимости от типа двигателя и количества цилиндров). Большинство моторов, примененных на Passat (B3), устанавливались и на Golf II/ Jetta II, поэтому они имеют общие характерные проблемы. Так, не слишком надежными являются системы моновпрыска и электронно-механического впрыска топлива. В первой из них долговечностью не отличается потенциометр дроссельной заслонки и прокладка, установленная между впускным коллектором и корпусом моноинжектора. А в системе электронно-механического впрыска топлива выходят из строя или дают сбои различные датчики электронного управления впрыском. В системе охлаждения со временем трескаются пластиковые фланцы, стыкующие резиновые патрубки с мотором, а также пересыхают уплотнительные кольца, установленные под фланцами. Мотор VR6 дороже не только в содержании по сравнению с 4-цилиндровыми «движками», но и при ремонте.

Автомобили оснащались 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. Все коробки передач достаточно надежны и при регулярном обслуживании работают долго. В «механике» при затрудненном включении передач нужно отрегулировать тросовый привод включения или же прокачать гидравлический привод сцепления. Большинство автомобилей – переднеприводные. Полноприводные модификации Syncro встречаются редко.

Подвеска несколько жестковата, но долговечна. Меньше всего – около 50 тыс. км – выхаживают стойки стабилизатора поперечной устойчивости. Все остальные расходники служат 70–100 тыс. км. Реечное рулевое управление, оснащенное на большинстве версий гидроусилителем, отличается хорошей обратной связью. К нему, как, впрочем, и к тормозной системе, претензий нет.

Благодаря отличному соотношению потребительских качеств и надежности VW Passat (B3) – один из наиболее популярных среди одноклассников одинаковых с ним годов выпуска. Правда, за это приходится переплачивать при покупке автомобиля. Спрос на Passat (B3) остается стойким, и на вторичном рынке автомобиль перепродается без проблем.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1993	1992	1991	1990	1989	1988
	Бензиновые						
	VW Passat (B3) 1,8, $	6530	5755	5145	4675	4205	3735
	Пробег, тыс. км	242,5	260,8	279,1	297,4	315,7	334,0
	Дизельные						
	VW Passat (B3) 1,9 D Variant, $	6655	6165	5690	5230	4745	4270
	Пробег, тыс. км	261,0	280,7	300,4	320,1	339,8	359,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровый карб.: **1,6 л (72 л. с.)**; моновпр.: **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)**; распр. впр.: **1,8 л (107 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (129 л. с.)** ◆ **1,8 л Turbo (160 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)**

6-цилиндровый распр. впр.: **2,8 л (174 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,6 л Turbo (70 л. с.)** ◆ **1,9 л (63 л. с.)** ◆ **1,9 л (75 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**

История

До: VW Passat (B2) 1980–1988 г. в.

02.88 Старт 4-дверного седана VW Passat (B3)

04.88 5-дверный универсал Variant

02.89 Новый мотор объемом 2,0 л 16V (136 л. с.)

09.89 Полноприводная модификация – Syncro

09.89 Дизель объемом 1,9 л (63 л. с.) и мотор G60 объемом 1,8 л (160 л. с.)

11.90 Модификация Syncro с 2,0-литровым двигателем

08.91 Дизель объемом 1,9 л (75 л. с.) с катализатором и бензиновый двигатель VR6 объемом 2,8 л (174 л. с.)

После: VW Passat (B4) 1993–1996 г. в.

Итоги

Плюсы: Приемлемая стоимость обслуживания и запчастей ● Большой выбор и надежность силовых агрегатов ● Просторный салон ● Вместительный багажник

Минусы: Завышенная стоимость по сравнению со многими конкурентами ● Ломаются наружные дверные ручки и вентиляционная решетка переднего бампера ● Проблемные системы моно- и электронно-механического впрыска топлива ● Недолговечность пластиковых фланцев системы охлаждения



Альтернатива:
Opel Vectra (A), Peugeot 405, Nissan Primera (P10)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕХНОЖУРНАЛ ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ТЗ

[ТЗ ТР]

ТЕХНОЛОГИИ ТРЕТЬЕГО ТЫСЯЧЕЛ

657 новых hi-tech устройств:

19 мобильных телефонов

14 медиаплееров

10 MP3-плееров

9 цифровых фотокамер

8 ноутбуков

И...

1 Lego-робот

МеломЭн, в натуре

обновы года

Обзор новейших устройств, появившихся на технорынке, пока мы пили и спали СТР. 48

Новый Sony Walkman NW-S700F колбасит не по-детски СТР. 10

ЭКСКЛЮЗИВ!

iPAQом — да по iPODу!

Ну очень компактный и ну очень медиаплеер уже в продаже СТР. 32

ТЕХНОПРЕМЬЕРЫ • ТЕХНОПРЕМЬЕРЫ • ТЕХНОПРЕМЬЕРЫ • ТЕХНОПРЕМЬЕРЫ

ВОЛШЕБНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ В КУПЕ

Встречайте спортивную модель Audi R8 СТР. 102

О, ЗВУЧИТЕ, ЗВУКАЧИ!

Новые компьютерные суперколонки Logitech Z-10 СТР. 59

Свідоцтво про реєстрацію КВ №6625 від 21.10.2002 року видане ДКТРУ

КУПУЙМО і КАЙФУЙМО!

Volkswagen Passat (B4) 1993–1996



В основе VW Passat (B4) лежит тщательно отшлифованная, с устраненными недочетами, платформа предшественника, благодаря чему четвертое поколение автомобиля отличают удачно сбалансированные потребительские качества и надежность.

Традиционно для данной модели, Passat (B4) выпускался в двух модификациях – 4-дверный седан и 5-дверный универсал Variant. Их кузова оцинкованы лишь частично (только наиболее подверженные агрессивному воздействию окружающей среды участки), поэтому ржавчина сумела найти слабое место: углы передних дверей возле стекол, на которые надет резиновый уплотнитель, где скапливается влага.

Вместе с тем Passat (B4) заметно продвинулся в отношении безопасности – в стандартной комплектации появились водительский и пассажирский airbag, система безопасности дверных замков Safety, а с 1995 года – иммобилайзер.

История

До: VW Passat (B3) 1988–1993 г. в.

10.93 Старт VW Passat (B4). Установка airbag в базовой комплектации

09.94 Полноприводная версия Syncro оснащается мотором VR6 объемом 2,8 л (174 л. с.)

01.95 Иммобилайзер в стандартной комплектации

10.96 Выпуск 4-дверного седана прекращен

03.97 Смена поколений 5-дверного универсала Variant

После: VW Passat (B5) 1996–2000 г. в.

На машинах первых годов выпуска уже начали проявляться характерные болезни: вследствие попадания влаги ржавчиной может «прихватить» сердцевину замка крышки багажника, со временем сходит отражающее покрытие наружных зеркал заднего вида, на универсале Variant ссыхается и переламывается электропроводка, проложенная между кузовом и крышкой багажника, из-за чего не работают подсветка номера и задний «дворник», а также трескаются отражатели «противотуманок», встроенные в передний бампер.

Приборная панель Passat (B4) напоминает аналогичную деталь предшественника, но на самом деле все части торпедо полностью оригинальные. Кстати, из-за установки пассажирской подушки безопасности создателям пришлось отказаться от «бардачка». Более того, встречаются машины, на которых отсутствует даже перчаточная полочка. Отметим, что салон очень просторный – сзади с комфортом, необходимым для дальних поездок, могут разместиться три человека, запаса свободного места от коленей пассажиров до спинок передних кресел достаточно, чтобы там было удобно даже людям высокого роста. Более того, для



улучшения комфорта сидящих на «галерке» в дорогих версиях предусмотрена регулировка наклона угла спинки заднего дивана. Грузовые отсеки обеих модификаций – одни из наибольших среди одноклассников.

В Passat (B4) могут возникнуть проблемы с электростеклоподъемниками (со временем «слизываются» зубья шестерни, из-за чего стекло полностью не закрывается), а также с регулятором оборотов вентилятора «печки». С возрастом ухудшается, а затем начинает подгорать контакт регулятора, вплоть до оплавления пластмассового корпуса. Отдельно регулятор не меняется, поэтому придется покупать в сборе блок управления системой вентиляции и обогрева.

Выбирая подержанный Passat (B4), стоит обратить внимание, что эта модель оснащалась не только 4-цилиндровыми бензиновыми и дизельными двигателями (мощностью от 75 до 150 л. с.). Для тех, кому этого маловато, предназначены два 6-цилиндровых агрегата VR6 – 174 и 190 л. с. Однако наиболее оптимальными с точки зрения динамики и расхода топлива являются версии, оборудованные бензиновыми двигателями объемом 1,8 л (90 л. с.) и 2,0 л (115 л. с.), а также турбодизель 1,9 л (90 л. с.). По словам специалистов, моторесурс всех агрегатов Passat составляет 250–400 тыс. км.

ГРМ всех двигателей оснащен гидрокомпенсаторами. В 4-цилиндровых моторах применена цепь, которую рекомендуется менять вместе с натяжным роликом каждые 60 тыс. км, а в 6-цилиндровых – металлическая цепь, которая, как пра-

вило, служит до капремонта. Эти двигатели в содержании, обслуживании и ремонте обходятся дороже 4-цилиндровых.

Из бензиновых модификаций более надежны силовые агрегаты с системой распределенного впрыска топлива. Моновпрыск «грешит» выходом из строя потенциометра дроссельной заслонки, что проявляется завышенными оборотами двигателя на холостом ходу и увеличением расхода топлива. Кроме того, со временем теряет герметичность прокладка, установленная между впускным коллектором и «моноинжектором».

При покупке дизельной модификации мотористы советуют остановить свой выбор на атмосферной версии. Хотя она менее динамична, чем турбированная, зато неприхотлива, а ее моторесурс больше. Турбина при правильной эксплуатации «живет» около 200 тыс. км.

Слабое место системы охлаждения – пластиковые фланцы, стыкующие резиновые патрубки системы с мотором. Со временем в пластике появляются трещины, а также пересыхают уплотнительные кольца, установленные под этими фланцами. Все это провоцирует утечки рабочей жидкости.

Большинство Passat (B4), эксплуатируемых в Украине, оснащены 5-ступенчатыми механическими КП, хотя нередко встречаются машины, оборудованные 4-ступенчатыми автоматическими. «Автомат» зарекомендовал себя надежным и при бережной эксплуатации и своевременном обслуживании способен прослужить достаточно долго. А вот «механика» иногда преподносит сюрпризы. Так, на машинах с пробегом около 300 тыс. км могут выйти из строя подшипники первичного и вторичного валов. Эта неисправность проявляется повышенной шумностью работы КП. Если же рычаг коробки сильно болтается, вызывая затрудненное включение передач, значит, износились втулки его кулисы. Но причиной нечеткого включения передач может быть и другая неисправность. Дело в том, что во всех Passat (B4) для уменьшения вибрации, передаваемой на рычаг КП, применен тросовый привод включения передач, со временем требующий регулировки.



Полноприводные версии Syncro встречаются в Украине довольно редко. Традиционно для всех моделей VW, выпущенных до середины 90-х годов, полноприводная трансмиссия оснащена вискомуфтой, перераспределяющей крутящий момент на задние колеса в случае пробуксовки передних. Syncro достаточно надежна, а единственное, что со временем может потребовать замены, – подвесной подшипник карданного вала. О выходе его из строя сообщит неприятный гул во время движения.

Подвеска Passat (B4) в меру жесткая, она крепко держит автомобиль на дороге даже на высоких скоростях. В целом, ходовая часть достаточно вынослива. Чаще (через 40–50 тыс. км) придется менять стойки стабилизатора поперечной устойчивости, а вот втулки стабилизатора служат намного дольше – до 80 тыс. км. Задние сайлент-блоки передних рычагов «выхаживают» 60–70 тыс. км, а сайлент-блоки задней балки – 100 тыс. км.

Реечное рулевое управление, оснащенное на большинстве версий гидроусилителем, отличается хорошей обратной связью. Усилитель достаточно надежный, хотя для долговечной его работы следует через каждые 70 тыс. км менять масло в системе.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые					
	Volkswagen Passat (B4) 1,8i, $	–	10155	8695	7235	5775
	Пробег, тыс. км	–	234,8	255,9	277,0	298,1
	Дизельные					
	Volkswagen Passat (B4) 1,9 TDi Variant, $	11350	9875	8400	6925	5450
	Пробег, тыс. км	209,1	231,7	254,3	276,9	299,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л (75 л. с.)** ◆ **1,8 л (90 л. с.)** ◆ **2,0 л (115 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,8 л (174 л. с.)** ◆ **2,9 л (190 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л (75 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (90 л. с.)**

«Слабенькие» модификации мощностью до 115 л. с. оснащались передними дисковыми и задними барабанными тормозами, а на всех остальных сзади были установлены дисковые тормоза. К тому же на мощных версиях нередко встречается система ABS. С «барабанниками» в процессе эксплуатации не возникает проблем, а вот дисковые тормоза нуждаются в уходе – при замене колодок обязательно нужно смазывать направляющие. В противном случае они могут «закиснуть» и тормоза перестанут работать.

VW Passat (B4) – один из лучших представителей D-класса. Он пока еще не слишком стар, его салон удобный и просторный, а багажное отделение – одно из наибольших среди одноклассников. Но самый главный «плюс» Passat (B4) – невысокие эксплуатационные расходы и широкий выбор запчастей.



Альтернатива: Opel Vectra (B), Toyota Carina E, Ford Mondeo I

Итоги

Плюсы: Приемлемая стоимость обслуживания ● Надежные силовые агрегаты ● Просторный и удобный салон ● Большой багажник ● Долговечная подвеска ● Хорошая устойчивость и управляемость

Минусы: Высокая стоимость автомобиля ● Возможны проблемы с регулятором оборотов «печки» ● Неполадки системы охлаждения и моновпрыска топлива ● Износ подшипников первичного и вторичного валов механической КП

НОВИЙ НОМЕР



журнал-самоучитель ▫ журнал-самоучитель ▫ журнал-самоучит

Digital Photo&video Camera

DVD-R в подарок

№3(54-55) март 20

ТЕМА НОМЕРА:

ГДЕ И КАК СНИМАТЬ ЗИМОЙ

НОВОСТИ
МАСТЕР-КЛАСС
ФОТОКРУЖОК
PHOTOSHOP
МАТЧАСТЬ

Свідоцтво про реєстрацію КВ No9599 від 15.02.2005 року видане ДКТРУ

КУПУЙМО і КАЙФУЙМО

ВАЗ-2106

1976–2005





ВАЗ-2106 стала наибольшей долгожительницей среди вазовской «классики» (заднеприводных моделей) – она продержалась в производстве 29 лет. Конвейерная жизнь «шестерки» прекратилась в 2005 году, и теперь эта машина уже достояние истории.

Кузова всех ранних моделей ВАЗ-2106 довольно прочные, что достигалось качественной грунтовкой, окраской и антикоррозионной обработкой автомобиля. К сожалению, машины последних годов выпуска этим не отличаются. Характерные слабые места кузовов всех «шестерок» – пол под ногами водителя и переднего пассажира, а также над глушителем. Ржавеют пороги в районе хромированных металлических молдингов, нижние части дверных филенок (из-за засорения дренажных отверстий внутри дверей). Войлок шумоизоляции, проложенный под ковром салона, имеет свойство не только поглощать шум, но и влагу, провоцируя коррозию днища.

Со времени своего появления и до окончания производства салон ВАЗ-2106 практически не изменился. При переключении передач длинный рычаг КП постоянно «норовит» ударить по правой коленке. В отличие от «девяток», торпедо и все другие детали отделки салона практически не гремят. Нередко проблемы создает «печка» системы отопления салона: из-за неудачной конструкции мембраны крана отопителя может подтекать тосол, а при выработке пластмассовых втулок вентилятора он начинает «свистеть». Багажник довольно вместительный, несмотря на то, что в нем по бокам разместились запаска и бензобак. Основное замечание к грузовому отсеку – большая погрузочная высота.

При правильной обкатке и своевременном техобслуживании до капремонта двигатели ВАЗ-2106 служат 100–150 тыс. км. Наиболее распространен мотор объемом 1,5 л. За счет достаточной мощности и удачной конструкции он стал самым массовым. Газораспределительный механизм двигателей приводится в действие цепью, а ее натяжение осуществляется с помощью башмака натяжителя. Для замены лучше покупать деталь прибалтийского производства – она прослужит около 100 тыс. км (некачественные цепи могут растянуться уже после 20 тыс. км пробега). Желательно также устанавливать импортные сальники клапанов, так как «родные» способны выйти из строя уже через 10 тыс. км. Из-за окисления контактов датчика включения электовентилятора были отмечены перегревы двигателей. Большинство моторов «шестерок» оснащены карбюраторами типа «Озон» или «Солекс». В процессе эксплуатации они постоянно требуют регулировки СО, а из-за некачественного топлива часто засоряются жиклеры.

На большинство «шестерок» устанавливались 4-ступенчатые механические КП, а на машины последних годов выпуска – и 5-ступенчатая КП. Слабое место «механики» – недолговечный подшипник первичного вала. В трансмиссии обычно выходят из строя крестовины карданного вала. Когда они изнашиваются, то напоминают о себе характерным металлическим «лязганьем» при переключении передач или в начале движения с места.

Подвеска ВАЗ-2106 достаточно надежная, мягкая и энергоемкая, прекрасно выдерживает жесткие условия эксплуатации. Слабое место передней подвески – шаровые опоры, которые нередко ломаются.

Червячное рулевое управление прекрасно «глушит» все неровности дороги, хотя из-за специфического подбора передаточных чисел поворачивать руль на месте очень сложно. На наших дорогах рулевые тяги служат 50–60 тыс. км.

Тормоза – передние дисковые, невентилируемые, задние – барабанные. Тормозная система снабжена вакуумным усилителем. На старых машинах может потерять герметичность диафрагма усилителя, а также дать течь главный тормозной цилиндр и задние рабочие цилиндры.

ВАЗ-2106 уже давно морально устарели как по конструкции, так и по дизайну. Единственное, что до сих пор привлекает покупателей, – это невысокая стоимость автомобиля, его эксплуатации и широчайший выбор запчастей. Как правило, «шестерки» покупают те люди, которым нужна неприхотливая «рабочая лошадка» на каждый день.

История

До: **ВАЗ 2103 1972–1985 г. в.**

1976 Старт ВАЗ-2106

1979 ВАЗ-21061 с двигателем 1,5 л (72 л. с.), ВАЗ-21063 с мотором 1,3 л (63 л. с.), ВАЗ-21065 с агрегатом 1,6 л (75 л. с.). Экспортная модификация – ВАЗ-21064 с бамперами от ВАЗ-2105 и 5-ступенчатой КП

1982 Модернизация: на порогах кузова убрали декоративные молдинги, а на задних крыльях, по линии центрального молдинга, перестали монтировать светоотражатели

1992–1995 В связи с перебоями в поставке комплектующих временно не устанавливались некоторые декоративные детали отделки кузова

2000 Выпуск ВАЗ-2106 налажен в Украине (Луцк)

2005 **Сборка ВАЗ-2106 в Украине прекращена.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	2005	2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые						
	ВАЗ-21065 1,5, $	4020	3830	3640	3480	3325	3185
	Пробег, тыс. км	22,8	38,0	53,2	68,4	83,6	98,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,3 л (63 л. с.)** ◆ **1,5 л (72 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)**



Альтернатива:
АЗЛК-2140/2141, ЗАЗ-1103 «Славута», Иж-412

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость автомобиля и его обслуживания ● Хорошая ремонтопригодность ● Просторный салон ● Энергоемкая подвеска

Минусы: Устаревшие дизайн и эргономика салона ● Низкая коррозионная стойкость ● Небольшой ресурс двигателей ● Некачественные запчасти

ВАЗ-2107

с 1982





ВАЗ-2107, выйдя в свет, стал самым престижным и наиболее комфортабельным автомобилем среди классических заднеприводных тольяттинских моделей. Сегодня его, как правило, покупают водители, нуждающиеся в недорогой «рабочей лошадке».

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	ВАЗ-2107 1,5, $	6225	5650	5130	4720	4320	3920
	Пробег, тыс. км	0,0	17,4	31,3	45,4	59,1	73,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр: **1,3 л (63 л. с.)** ◆ **1,5 л (72 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,7 л (84 л. с.)**

Коррозионная стойкость кузова ВАЗ-2107 слабовата – ржавеют передние крылья вокруг фар, а также в верхней части в местах крепления лонжеронов. Подвержен коррозии пол над глушителем и под ногами водителя и переднего пассажира, а также нижняя часть дверей, в которых со временем засоряются дренажные отверстия. Нередко «гниют» и пороги. Багажное отделение достаточно вместительное, но имеет большую погрузочную высоту.

Салон вполне просторный и запас свободного места от коленей до спинок передних кресел больше, чем в ВАЗ-2108 и других моделях этого семейства. Обивочные материалы неплохо сопротивляются натиску времени. В автомобилях, которые хранились на стоянке под открытым небом, под воздействием солнечных лучей часто трескаются пластмассовые элементы торпедо. Недостатки системы отопления салона – нередко рвется мембрана крана отопителя, из-за чего в салон вытекает тосол, а также выходит из строя вентилятор отопителя.

Силовые агрегаты ВАЗ-2107 при правильной обкатке и своевременном техобслуживании способны выходить 100–150 тыс. км до капремонта. В зависимости от типа двигателя газораспределительный механизм может приводиться в действие как цепью, так и ремнем, который рекомендуется менять не реже чем через 50–60 тыс. км вместе с натяжным роликом. При замене цепи ГРМ лучше всего отдать предпочтение прибалтийской детали – она прослужит до 100 тыс. км, а вот худшие образцы «протянут» не более 20 тыс. километров. Вместе с цепью нужно менять и натяжной башмак. Импортного производства желательно устанавливать и сальники клапанов – «родные» могут износиться уже через 10 тыс. км. Система охлаждения выносливая, и поэтому в нее часто заливают обычную воду. Хотя стоит знать, что вода способствует образованию накипи и коррозии и, как следствие, выходу из строя водяного насоса, термостата, появлению течи радиатора и «печки». Двигатель также может перегреваться и из-за поломки датчика включения электровентилятора радиатора охлаждения. Система питания большинства «семерок» оснащена карбюраторами типа «Озон» или «Солекс», которые в процессе эксплуатации постоянно требуют регулировки СО. Кроме того, из-за качества нашего топлива в них засоряются топливные жиклеры.

ВАЗ-2107 ранних годов выпуска оборудовались 4-ступенчатыми КП, а после 1992 года – 5-ступенчатыми. Все коробки передач прочные и без серьезных поломок выхаживают весь срок эксплуатации машины. Единственным слабым местом коробок можно назвать подшипник первичного вала, но его замена не составит труда.

Частенько, через каждые 60–70 тыс. км, на «семерках» изнашиваются крестовины карданного вала. Редуктор заднего моста выходит из строя, если владелец автомобиля забывает через каждые 60–80 тыс. км пробега менять в нем масло. К такому же результату может привести и низкое качество смазки.

Подвеска всех автомобилей надежная и энергоемкая. «Родные» амортизаторы ходят долго и менять их на импортные не стоит. Слабое место передней подвески – шаровые опоры, которые при эксплуатации на дорогах с нормальным покрытием способны прослужить 30–40 тыс. км. Сайлент-блоки передних рычагов держатся 50–60 тыс. км, втулки реактивных тяг заднего моста – 80–100 тыс. км.

Из-за специфического подбора передаточных чисел червячной передачи рулевого управления вращать «баранку» на месте очень сложно. А чтобы повернуть его из одного крайнего положения в другое, необходимо сделать как минимум четыре перехвата. Со временем могут выйти из строя рулевые тяги, но после замены они прослужат еще 50–60 тыс. км.

Тормозная система ВАЗ-2107 имеет передние дисковые механизмы, задние – барабанные и снабжена вакуумным усилителем, в котором может порваться диафрагма. Поломку определяют по ухудшению эффективности торможения и неустойчивой работе двигателя при нажатии на педаль тормоза. Нередки случаи течи тормозной жидкости через резиновые манжеты главного тормозного цилиндра и задних рабочих цилиндров.

ВАЗ-2107 – не роскошь, а вполне доступное и, главное, неприхотливое средство передвижения, которое способно обеспечить своему владельцу независимое от маршрута и графика общественного транспорта передвижение в окружающем нас пространстве.

История

1982 **Старт ВАЗ-2107**

1990 Все двигатели начали оснащать шатунами новой конструкции

1991 ВАЗ-21073 для европейского рынка с инжекторным мотором объемом 1,7 л. Начало выпуска ВАЗ-21079 с роторно-поршневым агрегатом

1992 Установка 5-ступенчатых КП

1994 Дебют ВАЗ-21072 с двигателем объемом 1,3 л

2001 Выпуск ВАЗ-2107 налажен в Украине (г. Луцк)

2003 Производство «семерок» в Кременчуге

2006 Начата мелкоузловая сборка в Запорожье

Итоги

+ Невысокая стоимость автомобиля и его обслуживания ● Энергоемкая подвеска ● Высокая ремонтопригодность ● Просторный салон ● Большой багажник

– Низкое качество запчастей ● Невысокая коррозионная стойкость ● Небольшой ресурс двигателей ● Устаревший дизайн и эргономика салона ● Посредственные устойчивость и управляемость



Альтернатива:
АЗЛК-2141, ИЖ-412, ЗАЗ-1103 «Славута», Skoda Favorit

ВАЗ-2108/2109/21099 с 1984





Несмотря на свой почтенный возраст, переднеприводные модели семейства ВАЗ-2108/09/099 все еще пользуются спросом у тех отечественных автомобилистов, которым необходимо недорогое и неприхотливое транспортное средство.

Семейство первых переднеприводных ВАЗов представлено тремя модификациями: 3-дверным хэтчбеком (ВАЗ-2108), 5-дверным хэтчбеком (ВАЗ-2109) и 4-дверным седаном (ВАЗ-21099). За угловатые формы кузова машина получила меткое прозвище – «зубило». Нередко ржавеет крышка багажника хэтчбеков, колесные арки (особенно задние), днище под ногами водителя и переднего пассажира, а также колесные ниши в багажном отделении. Лучше отказаться от покупки экземпляров, выпущенных в 1994 году, так как они особо подвержены коррозии (иногда краска наносилась прямо на незагрунтованный кузов). У «восьмерки» рекомендуется также проверить состояние петель водительской двери – со временем они изнашиваются, из-за чего дверь провисает и плохо закрывается.

Качество отделочных материалов салона невысокое. Пластиковая отделка салона со временем начинает назойливо скрипеть даже на новых автомобилях. Нередко отламываются рычажки регулировки зеркал заднего вида, управления системой вентиляции и отопления, а также не держится приклеенное к ветровому стеклу внутрисалонное зеркало заднего вида. Передние сиденья имеют два характерных недостатка – часто ломающиеся каркас спинки и механизм регулировки угла ее наклона. Приборная панель может быть трех типов – так называемая «низкая» без тахометра, на автомобилях выпущенных до 1993 года, «высокая» – после модернизации, уже оснащенная тахометром, и финская, устанавливаемая на Samara Baltic.

Размер багажных отделений – средний по сравнению с конкурентами, и у них большая погрузочная высота.

Путевку в жизнь «вазовским» моторам дала известная компания Porsche, принимавшая участие в их разработке. Чаще всего на вторичном рынке встречаются автомобили, оснащенные моторами объемом 1,3 и 1,5 л. Эти агрегаты отличаются не слишком долговечными уплотнениями – в них нередко подтекает масло из-под переднего и заднего сальников коленвала, прокладки крышки клапанов и картера. Система охлаждения грешит выходом из строя термостата и датчика включения электровентилятора. Дополнительные проблемы может создавать блок предохранителей, расположенный в моторном отсеке, – отмечены случаи отказов электрооборудования из-за окисления контактов в блоке. Да и вообще, на старых машинах система электрооборудования работает нестабильно – вроде бы все детали исправны, но при этом постоянно что-то отказывает. Впрочем, для устранения таких неполадок чаще всего достаточно «пошевелить» контакты. Источники хлопот на старых машинах – коммутатор и датчик Холла. В системе питания, оснащенной карбюраторами, из-за качества нашего бензина часто засоряются топливные жиклеры, что приводит к неустойчивой работе двигателя. Инжекторные версии сложно обслужить на периферии.

Большинство автомобилей агрегатировались 5-ступенчатыми механическими КП (только ранние версии оснащались 4-ступенчатой «механикой»). Нередко масло подтекает из-под негерметичных сальников полуосей. Вследствие небольшого уровня масла может выйти из строя 5-я передача. Кроме того, частенько «хрустит» и синхронизатор 2-й передачи. Механический привод сцепления не отличается особой «живучестью» (трос может отказать через 50–60 тыс. км). Выжимной подшипник начинает гудеть уже на рубеже 100 тыс. км.

Подвеска достаточно энергоемкая. Раньше всего на наших дорогах изнашиваются амортизаторы (способны продержаться 50–70 тыс. км). Частенько выходят из строя ступичные подшипники, а вот заводские ШРУСы служат долго, правда, при условии, что пыльники целы. Хорошо «ходят» и шаровые опоры (до 100 тыс. км). В задней подвеске часто проседают пружины.

Слабое место рулевого – пластиковая втулка рейки. О ее неисправности сообщит характерный стук при проезде неровностей. В тормозной системе старых автомобилей отмечен выход из строя вакуумного усилителя и задних тормозных цилиндров барабанных тормозов.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	ВАЗ-21093 1,5, $	6850	6415	6005	5625	5250	4915
	ВАЗ-21099 1,5, $	7200	6800	6460	6005	5745	5395
Пробег, тыс. км		0,0	19,0	34,2	49,4	64,6	79,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,1 л (56 л. с.)** ◆ **1,3 л (65 л. с.)** ◆ **1,5 л (71 л. с.)**
4-цилиндр. распр. впр.: **1,5 л 16 V (92 л. с.)**

История

1984 Выпущена первая переднеприводная модель ВАЗа – 3-дверный хэтчбек 2108
1987 Старт 5-дверного хэтчбека ВАЗ-2109
1988 Новый мотор объемом 1,5 л (ВАЗ-21093)
1989 Дебют двигателя объемом 1,1 л. Небольшой рестайлинг передней части (новая радиаторная решетка, «длинные крылья»)
1990 ВАЗ-21099 с кузовом седан
1993 «Высокая» панель приборов
1996 В Финляндии начато производство Lada Samara Baltic
1998 Прекращен выпуск Lada Samara Baltic
1999 Новый интерьер ВАЗ-21099 (21099-04)
2000 ВАЗ-2115 – модернизация автомобиля ВАЗ-21099. Выпуск ВАЗ-2109 и 21099 налажен в Украине (Луцк)
2002 ВАЗ-21093 с карбюраторным и впрысковым двигателем
2003 Начата мелкоузловая сборка ВАЗ-2109 и 21099 в Запорожье на «АвтоЗАЗе»

Итоги

Низкая стоимость обслуживания и высокая ремонтопригодность ● **Приемистые и экономичные двигатели** ● **Выбор комплектации салона** ● **Энергоемкая подвеска**

Невысокое качество запчастей ● **Плохая антикоррозионная защита** ● **Частая потребность в ремонте** ● **Некачественная отделка салона** ● **Течи масла через сальники двигателя и полуосей** ● **Проблемы с КП и тормозами** ● **Ненадежное электрооборудование**



Альтернатива:
АЗЛК-2141, Skoda Felicia, Opel Kadett (E)

ВАЗ-2110/2111/2112

с 1996



«Десятке» с самого начала не везло. Ее проектирование пришлось на смутные годы перестройки, освоение серийного выпуска — на время развала Союза, начало продаж совпало с периодом экономических кризисов и открытием границ для иномарок. И тем не менее, модель стала очень популярной...

Наиболее распространены в Украине практичные 4-дверные седаны – «десятки». Реже встречаются универсалы ВАЗ-2111 и 5-дверные хэтчбеки ВАЗ-2112. В целом кузов неплохо противостоит коррозии, поскольку многие его детали оцинкованы. Однако в условиях «соленых» зим ржавчина все же развивается, проникая в малейшие трещины краски или антикоррозионного покрытия. «Железо» для кузовов ВАЗ-2110 и ее семейства дороже, чем для других моделей, освоенных еще в советские времена. Щели между кузовными деталями могут быть увеличенными – обычно это не свидетельство прошлой аварии, а просто специфика данной модели.

Салон «Лады» удобен и вполне комфортабелен. Качество исполнения выше, чем у семейства ВАЗ-2109. «Пластмассовые призвуки» возникают только на самых старых машинах. Посадка удачна как на передних, так и на задних сиденьях, водителю хорошо видна дорога и происходящее в боковых секторах. На «галерке» смогут нормально разместиться трое пассажиров среднего телосложения. Багажник отличается завидным объемом (седан – 415 л, универсал – 450 л, хэтчбек – 400 л) и легко доступен; особенно удобно грузить вещи в универсал. Поскольку в большинстве седанов заднее сиденье не складывается, в его спинке есть люк для длинномерных грузов.

Многие автомобили оборудованы центральным замком и электростеклоподъемниками, однако эти механизмы могут периодически отказывать. В зависимости от комплектации полуторалитровых «Лад» в них могут быть: маршрутный компьютер, спидометр с электронным одометром, ремни безопасности и рулевая колонка с механизмами регулировки высоты, электроприводы стекол и зеркал, центральный замок, подогрев сидений, 14-дюймовые колесные диски, иммобилайзер, «вежливая» подсветка салона, кондиционер, гидрокорректор и очиститель фар. Все машины оснащались элетронным блоком управления отопителя, поддерживающим заданный температурный режим, и бортовой системой контроля основных систем.



Все 1,5-литровые моторы «десятого» семейства построены на основе двигателя ВАЗ-21083, созданного для «восьмерки» еще в начале 1980-х. Самые простые, 8-клапанные карбюраторные агрегаты с индексом 2110, выпускавшиеся в первые годы, нередко встречаются в Украине. Широко распространены построенные на их базе впрысковые моторы 2111, немало на наших дорогах и их 16-клапанных версий. Проще в обслуживании 8-клапанные двигатели, они не боятся обрыва ремня ГРМ, но требуют регулировки зазоров клапанов. Зато «16-клапанники» заметно «живее» на ходу, а их гидрокомпенсаторы при условии своевременной замены масла не создают дополнительных проблем. Специфические особенности карбюраторных моторов связаны именно с этим сложным прибором питания. Карбюратор Solex, как известно, нередко засоряется, а кроме того, бывает, что из-за температурной деформации его крышки в смесительную камеру подсасывается воздух. До замены колец мотор любого типа может прослужить 150–200 тыс. км, а ресурс «движка» до полного капремонта достигает 300 тыс. Выхлопная система большинства инжекторных машин снабжена катали-

История

1996 Старт 4-дверного седана ВАЗ-2110 с карбюраторным двигателем 1,5 л
1998 5-дверный универсал ВАЗ-2111
1998 Впрысковые агрегаты объемом 1,5 л
1999 Двигатель объемом 1,5 л с двумя распределительными валами
2000 5-дверный хэтчбек ВАЗ-2112
2002 Прекращен выпуск версии ВАЗ-2110 с карбюраторным двигателем
2004 Двигатели объемом 1,6 л (8V 80 л. с. и 16V 89 л. с.)
2005 Сборка седанов Lada-110 для украинского рынка в Луцке (крупноузловым методом)


ВАЗ-2111


ВАЗ-2112

тическим нейтрализатором, который при использовании бензина с железосодержащими присадками со временем забивается и препятствует нормальной работе двигателя, не давая ему развивать полную мощность. Из-за некачественного бензина выходит из строя дорогостоящий лямбда-зонд.

Вопреки расхожему мнению, электроника впрысковых моторов причиняет владельцам не больше хлопот, чем прочие, механические системы. Чаще всего встречаются блоки управления (ЭБУ) двигателя двух типов: Bosch и «Январь». Последний многие специалисты считают более удачным, так как он позволяет корректировать программу работы мотора; часто это было необходимо, поскольку из-за несовершенства «софта» многие агрегаты первых лет выпуска сбоили на холостом ходу и на переменных режимах. Кроме того, в память «Января» можно записать дополнительную программу, чтобы задавать двигателю второй режим работы – например, для скоростной или экономичной езды или для работы на газе. Случающиеся порой отказы ЭБУ обычно спровоцированы свечами, загрязненными нагаром от некачественного бензина; по этой же причине перегорают катушки зажигания.

Датчики системы питания функционируют надежно, за исключением расходомера воздуха – на ранних модификациях из-за его нечеткой работы возникали рывки и провалы оборотов. Большинство владельцев уже заменили этот «сырой» прибор более качественным. Обороты холостого хода могут «плавать» из-за загрязнения регулятора, установленного на корпусе дроссельной заслонки. Обычно помогает его очистка или промывка «Очистителем карбюратора» (при работающем на высоких оборотах моторе). «Бошевский» электробензонасос не любит, чтобы в баке оставалось менее 5 литров бензина: «наглотавшись» воздуха, он вскоре выходит из строя.

Автомобили комплектовались только механической 5-ступенчатой коробкой передач. Для нее не редкость следы потения в местах выхода валов через сальники. На машинах 2000–2002 годов выпуска часто ломались детали кулисы КП, причем регулировка и смазка помогали не всегда. Сцепление беспроблемно служит до 100 тыс. км, однако стабильным этот результат назвать нельзя: иногда бывает, что из-за некачественных деталей узел изнашивается значительно раньше.

Подвеска длинноходная и энергоемкая, но многие водители «подгоняют» ее настройки под свой стиль езды, заменяя амортизаторы импортными – более мягкими или жесткими. Стойки «передка» машин последних лет выпуска неразборные, и заменить в них амортизационные вкладыши нельзя. Впрочем, требуется это нечасто: в среднем каждые 100 тыс. км. До 50 тыс. км служат шаровые опоры и сайлентблоки рычагов, немного меньше – стойки стабилизаторов. Слабое место передней подвески – опорные подшипники стоек.

На ВАЗ-2110 и ее семейство устанавливались рулевые рейки двух типов – изначально с прямозубыми шестернями, позднее – с косозубыми шестернями с переменным шагом, снижающим усилие на руле при приближении к крайним положениям. По надежности они не отличаются, а их общая возрастная проблема – стук при проезде неровностей – обычно устраняется заменой пластиковых втулок.

Тормоза этой модели, как правило, не доставляют неприятностей. Кроме замены колодок, приходится разве что следить за герметичностью задних рабочих цилиндров, которые к 80–100 тыс. км могут еще и подклинивать. Вопрос решается их заменой в сборе.

Трудно очертить временные и географические рамки ВАЗ-2110/2111/2112. С одной стороны, они все еще вполне современны, с другой – пригодны для эксплуатации в условиях глубинки (особенно более простые карбюраторные версии). Эти модели уместны и на скоростных трассах, и на разбитых проселках. Огрехи сборки – всего лишь плата за доступную стоимость автомобиля и возможность решить большинство проблем в гараже. Эти машины отлично подойдут тем, кто подыскивает универсальное транспортное средство на каждый день.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	ВАЗ-2110 1,5, $	7880	7365	6935	6530	6120	5755
	ВАЗ-2111 1,5, $	8045	7400	6810	6340	5940	5610
Пробег, тыс. км		4,0	19,9	35,8	51,7	67,6	83,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,5 л 8V (71 л. с.)**

распред. впрыск: **1,5 л 8V (78 л. с.)** ◆ **1,5 л 16 V (92 л. с.)** ◆ **1,6 л 8V (80 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (89 л. с.)**


ВАЗ-2110

Альтернатива: Daewoo Lanos, Skoda Fabia, Dacia Nova/Solenza

Итоги

+ Недорогое содержание ● Неплохая для своего класса экономичность ● Вместительные салон и багажник ● Большой выбор на рынке

– Нечеткая управляемость ● Сложность самостоятельного обслуживания инжекторных моторов ● Нестабильное качество комплектующих ● Необходимость следить за антикоррозионной защитой кузова

Реклама



ГАЗ-24/2410

1970–1992





В советские времена рядовой автомобилист мог только мечтать о том, чтобы купить эту машину — «Волги» были очень престижными и подчеркивали высокий социальный статус владельца. Но теперь все наоборот — интерес к ним невысокий, и найти покупателя на «двадцатьчетверку» считается большой удачей.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1992	1991	1990	1989	1988	1987
	Бензиновые						
	ГАЗ-2410 2,4, $	2440	2300	2185	2080	1995	1930
	ГАЗ-2412 2,4, $	2345	2230	2145	2070	2025	1985
Пробег, тыс. км		161,0	172,3	183,6	194,9	206,2	217,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,4 л (80 л. с.)** ◆ **2,4 л (85 л. с.), 2,4 л (90 л. с.)** ◆ **2,4 л (95 л. с.)** ◆ **2,4 л (100 л. с.)**

Не зря в народе «Волгу» сравнивают с броневиком – кузов автомобиля очень крепкий и выносливый. Однако он все же подвержен коррозии. Ржавеют передние крылья, сильно корродируют места в районе крепления антенны. Кроме того, «рыжая болезнь» поражает передний и задний бамперы, пороги и пол багажника, днище в местах крепления передних сидений. Резиновые уплотнители дверей и крышки багажника со временем ссыхаются и пропускают воду. Багажник большой, но в то же время полноразмерная «запаска» размещена прямо посередине грузового отсека. Впрочем, даже при этом полезный объем багажника у седана составляет 500 л.

Салон «Волги» очень просторный и вместительный – на заднем диване могут усесться даже четыре пассажира. Существенный недостаток приборной панели ГАЗ–2410 – неудачный угол наклона козырька, из-за чего в солнечную погоду последний бликует и мешает водителю видеть дорожную обстановку. Не очень удачна и конструкция механизма привода передних стеклоочистителей, при которой большая площадь лобового стекла остается неочищенной. Еще одна характерная «болезнь» этих автомобилей – частые поломки подлокотников дверных карт. Есть претензии и к системе вентиляции и обогрева салона – очень часто выходит из строя радиатор печки, подтекает его краник, а также не совсем продумана конструкция привода открытия жалюзи радиатора – со временем трос, который проходит под аккумулятором, окисляется, ржавеет и в конце концов обрывается. В целом обдув салона недостаточен – стекла часто запотевают.

Силовые агрегаты «Волг» зарекомендовали себя как ненасытные пожиратели топлива и масла. Так, средний расход горючего при нормально отрегулированном карбюраторе в городском цикле составляет не менее 14-15 л на 100 км, поэтому нередко владельцы устанавливают на машину газобаллонное оборудование. Кроме того, при использовании некачественного бензина постоянно засоряются жиклеры карбюратора. Газораспределительный механизм имеет нижнее расположение распредвала и приводится в действие шестернями. Доставляет хлопоты невысокое качество вкладышей распредвала, срок службы которых небольшой – они разбиваются, это приводит к появлению люфта и делает невозможной регулировку тепловых зазоров клапанов. Моторесурс двигателей составляет 100–150 тыс. км.

Все автомобили комплектовались 4-ступенчатыми механическими КП, характерные «болезни» которых – частый выход из строя подшипника первичного вала КП, что сопровождается повышенным шумом на всех передачах, и выработка посадочного места блока шестерен промежуточной передачи. Кроме того, на всех «Волгах» часто текут сальники хвостовика редуктора заднего моста и сальники полуосей.

Подвеска всех «Волг» идеально подходит для наших дорог – она очень энергоемкая. Передняя подвеска – независимая, шкворневорычажного типа – нуждается в регулярной смазке через каждую тысячу км. Задняя подвеска – зависимая рессорного типа. Она характеризуется высокой прочностью. Втулки так называемых рессорных серьг служат долго – 50–70 тыс. км.

Рулевое управление червячного типа не очень чувствительное, с плохой обратной связью. Со временем в рулевом механизме появляется люфт, избавляться от которого лучше всего на СТО, т. к. неквалифицированная регулировка может закончиться подклиниванием рулевого вала. Наконечники рулевых тяг достаточно долговечные – они «ходят» по 50–70 тыс. км.

Конструкция тормозной системы ГАЗ-24, ГАЗ-2410 сильно устаревшая – передние и задние тормоза барабанные. Кроме того, характерной «болезнью» тормозов является течь сальников главного и рабочих цилиндров.

«Волга» ГАЗ-24, ГАЗ-2410 – весьма своеобразный автомобиль, требующий регулярного обслуживания. Немногие положительные качества сводит на «нет» то, что владельцы вынуждены постоянно заботиться о своем «железном друге».

История

До: «Волга» ГАЗ-21 1956–1970 г. в.

1968 Пробная партия ГАЗ-24

1970 Серийное производство ГАЗ-24 с кузовом седан

1972 Универсал ГАЗ-2402

1977 Модернизация салона

1985 Серийное производство ГАЗ-2410.Усовершенствованы двигатель и тормоза

1986 Выпуск седанов ГАЗ-24 прекращен. На ГАЗ-2410 модернизирован салон и изменена внешность

1987 Выпуск универсалов ГАЗ-2412 прекращен

После: «Волга» ГАЗ–31029 1992–1997 г. в.

Итоги

⊕ **Вместительный и просторный салон ● Энергоемкая и крепкая подвеска ● Большой багажник ● Высокий клиренс**

⊖ **Малоэффективные тормоза ● Необходимость регулярной смазки деталей подвески ● Течь водяного насоса, прокладок двигателя, сальников, хвостовика, полуосей и тормозных цилиндров ● Неудачное размещение запасного колеса ● Высокий расход топлива и масла**



Альтернатива:
Opel Record, Ford Granada, Mercedes W123

ГАЗ-31029

1992–1997





В 1980 году семейство «Волг» разделилось. Выпускались как машины повышенной комфортности, представленные моделью ГАЗ-3102, так и ГАЗ-24, «осовремененный» в 1985 году и получивший наименование ГАЗ-2410. Через семь лет народная «Волга» пережила серьезную модернизацию и стала называться ГАЗ-31029.

Один из главных плюсов модели – кузов. Заводская защита от коррозии недостаточна, но если владельцы регулярно обрабатывали кузов антикором, он легко доживает без ремонта до наших дней. При покупке авто очаги коррозии нужно искать на арках колес, порогах, заднем «фартуке». Усталостные разрушения на кузове «Волги» обнаружить не удастся: прочность – его неоспоримое достоинство.

Салон машины – просторный, и в него совершенно свободно помещаются пять человек. Однако по поводу эргономики передних сидений есть замечание – они установлены на большой высоте от пола и высокие люди могут упираться головой в потолок. Торпедо и карты дверей не скрипят. Если из-за дефектов сборки под обивкой что-то гремит, это легко устранить с помощью фетровых или пружинных шайб. Багажник автомобиля достаточно вместительный, но использовать его на 100% мешает полноразмерная запаска, «удачно» размещенная посередине отсека.

8-клапанные ЗМЗ-402 надежны, но даже при правильном уходе их ресурс невелик – в среднем до 150 тыс. км, а нередко и меньше – многое зависит от качества комплектующих. Мотор охотно «кушает» не только бензин, но и масло. И не столько на угар, сколько на утечку через неплотности в соединениях системы смазки. Также необходимо регулярно проверять и герметичность системы охлаждения с большим количеством патрубков. Наиболее распространенный карбюратор К-126 отличается простотой настройки; более поздний К-151 снижает «аппетит», но часто требует регулировки; «жигулевский» «Солекс», устанавливаемый автовладельцами, часто засоряется. Нередкое явление – запах бензина в салоне: он свидетельствует о плохо установленной на баке крышке топливоприемника или о растрескивании резиновых шлангов бензопровода. Люксовые версии – ГАЗ-31029-50 и 31029-51 – оснащались 16-клапанными моторами ЗМЗ-4063.10 (карбюратор) или ЗМЗ-4062.10 (инжектор), причем последний агрегатировался исключительно с 5-ступенчатой КП.

Коробки передач «Волг» в целом не менее жизнестойкие, чем двигатель, но иногда подводят вилки переключения. Далеко не всегда выхаживает положенный срок задний мост – многие владельцы считают достижением пробег без ремонта 100 тыс. км. Зазор в главной паре редуктора приходится регулировать. К недолговечным деталям относят подшипники полуосей. Кардан машины живуч благодаря простоте конструкции, однако именно из-за нее он часто создает вибрации.

Подвеска ГАЗ-31029 имеет репутацию вечной, что, впрочем, тоже не совсем верно. В зависимости от условий эксплуатации, а главное – от периодичности шприцевания шкворней, «передок» может выходить без ремонта от 60 до 100 тыс. км. Амортизаторы служат около 50 тыс. км, втулки стабилизатора не требуют особого внимания, а рессоры проседают уже в первый год эксплуатации.

Люксовые версии часто комплектовались передней подвеской, заимствованной у самой «продвинутой» «Волги» ГАЗ-3102. Благодаря измененной кинематике подвески и дисковым тормозам этот автомобиль лучше приспособлен для скоростной езды. Такие машины часто покупали директора предприятий, желающие выглядеть скромно. Некоторые версии оснащались неразрезным задним мостом, называемым «чайковским» (впервые его использовали на «Чайке»). Передаточное число его редуктора – 3,9 вместо 4,1. Машина с таким скоростным мостом хорошо подходит для дальних поездок.

Предусмотренные регулировки продлевают «жизнь» рулевого механизма до 250 тыс. км, однако облегчить усилие на руле не могут никакие настройки. Наконечники рулевых тяг можно подтягивать по мере износа, поэтому они служат до 100 тыс. км. Изредка встречаются ГАЗ-31029 с гидроусилителем руля – как отечественным, так и импортным, но самым надежным считается немецкий агрегат ZF.

Тормозная система в целом соответствует динамике машины даже с барабанными передними механизмами. Досаждают разве что периодические утечки жидкости, в основном из главного цилиндра. «Ручник» не любит бездействия – его трос «закисает» в местах выхода из оболочки около колес.

ГАЗ-31029 можно порекомендовать человеку, который хочет купить большой автомобиль за небольшие деньги – и при этом получить комфортабельную машину для повседневной эксплуатации. Однако ее водителю следует всегда быть готовым взять в руки гаечный ключ.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	ГАЗ-31029, $	3470	2975	2780	2610	2465	2315
	Пробег, тыс. км	130,4	144,5	158,6	172,7	186,8	200,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,5 л (90/100 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (110 л. с.)**
распр. впрыск.: **2,3 л 16V (150 л. с.)**



Альтернатива: Opel Omega (A), Renault 25, Ford Scorpio I

История

До: ГАЗ-2410 «Волга» 1985–1992 г. в.

1992 Серийное производство ГАЗ-31029 «Волга»

1993 Модификация «такси» с газобаллонным оборудованием

1995 Частичная установка модернизированных агрегатов – переднего моста, ГУР, дисковых тормозов, 5-ступенчатой КП

1996 Машины в люксовой комплектации получают 16-клапанные моторы

После: ГАЗ-3110 «Волга» 1997–2004 г. в.

Итоги

+ **Просторный и комфортабельный салон ● Невысокая стоимость ● Высокая ремонтопригодность ● Возможность самостоятельного обслуживания**

– **Высокий расход топлива ● Нестабильное качество комплектующих и запчастей ● Невысокая стойкость к коррозии ● Нерациональное размещение «запаски»**

ГАЗ-3110 «Волга»

1997–2004





Секрет долголетия «Волги» прост: каждая следующая модернизация делает ее все лучше — благо, столь архаичную конструкцию можно совершенствовать бесконечно. Пятая версия славного автомобиля значительно отличается от предшественников.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	ГАЗ-3110, $	6140	5775	5430	5125	4840	4570
	Пробег, тыс. км	22,2	40,1	57,9	75,7	93,5	111,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,5 л 8V (100 л. с.)** ◆ **2,5 л 8V (90 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (100 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (110 л. с.)**
распр. впр.: **2,3 л 16V (150 л. с.)**

Спрос на нижегородскую легковушку в конце 1990-х сохранялся и даже рос, поэтому на Горьковском автозаводе серьезно отнеслись к очередному этапу модернизации ГАЗ-24 «Волга», которую осуществили в 1997 году. Внешне машину «освежили»: ГАЗ-3110 получил новые капот, крышу, «корму», облицовку передней части с фарами. Багажник стал удобнее, поскольку создатели понизили его погрузочную высоту до самого бампера. Качество отделки полностью нового салона стало намного лучше, чем в предыдущих «Волгах». Как опции предлагались литые диски, подогрев форсунок омывателя стекла и сидений, велюровая обивка, широкие бамперы. Кроме того, на вторичном рынке встречаются машины с люком, центральным замком, электростеклоподъемниками.

«Волга» была любима во все времена и всеми народами СССР прежде всего за кузов – просторный и прочный. Коррозионная стойкость этой модели значительно выше, чем у «Волг»-предшественниц.

История

До: **ГАЗ-31029 1992–1997 г. в.**

01.97 Старт серийного производства ГАЗ-3110

01.00 Большинство автомобилей комплектуют пластиковыми бамперами, окрашенными в цвет кузова

01.01 Крупноузловая сборка в Украине

01.02 Серийная окраска в цвет металлик

01.03 Новая бесшкворневая передняя подвеска

После: **ГАЗ-31105 с 2004 г.**

Салон достаточно большой, но для своего Е-класса он тесноват – из-за короткой базы, больших передних сидений и их высокого расположения. Есть претензия и к багажнику – в нем по-прежнему посередине размещена полноразмерная запаска. На базе модели 3110 выпускали как 5-, так и 7-местные универсалы.

Базовым для этой версии был карбюраторный 2,5-литровый двигатель ЗМЗ-402, выпускавшийся в двух модификациях, – под бензин АИ-93 или А-76 (ЗМЗ-402110). Моторы отличались между собой высотой головки блока и мощностью – 100 и 90 л. с. Для обеспечения надлежащей надежности и долговечности все двигатели 3110-й подверглись усовершенствованию. Так, конструкторы увеличили ресурс обеих цепей привода ГРМ, которые до модернизации изнашивались уже к 40–60 тыс. км. Более тщательная обработка поверхностей продлила «жизнь» трущихся пар, а новый способ хонингования цилиндров снизил расход масла на угар. Однако система смазки по-прежнему несовершенна: происходит утечка масла из-за неплотности соединений, в частности, крана маслорадиатора. На ранних инжекторных версиях выносной бензонасос нередко перегревается из-за засорения фильтра топливоприемника, расположенного отдельно от насоса – в баке. Модернизированный насос стал надежнее, но по-прежнему «не любит», когда в баке остается менее 5 л топлива.

Данная модель оснащалась 4- и 5-ступенчатыми механическими КП и новым карданным валом – с промежуточной опорой. Благодаря последнему обстоятельству исчезли вибрации и часть шумов в салоне. Некоторые владельцы устраняют шум пятой передачи механической КП, заливая через отверстие рычага переключения дополнительную порцию масла. Диафрагменная пружина сцепления теряет упругость при малейшем перегреве, и возникающий из-за этого перекос диска приводит к неполному выключению муфты.

Подвеска машины мягкая и энергоемкая. В «передке» машины с 2003 года вместо архаичной шкворневой подвески и пресловутых резьбовых втулок установили шаровые опоры и сайлент-блоки. В задней подвеске появился стабилизатор поперечной устойчивости. Все новые детали служат не менее 50–60 тыс. км, амортизаторы – в среднем 50 тыс. км, втулки стабилизаторов требуют внимания не чаще, чем каждые 40–50 тыс. км.

Руль «Волги» традиционно тяжелый. Однако многие ГАЗ-3110 оснащены гидроусилителем, благодаря которому руль становится легким, острым, но малоинформативным. Исполнительный механизм устройства порой допускает «потение» маслом или его утечки. Такая неисправность руля приводит к его утяжелению во время движения. К тому же рейка с ГУР неремонтопригодна.

Тормозная система автомобиля оснащена передними дисковыми механизмами и обеспечивает эффективное замедление и точное дозирование усилия. Однако необходимо быть внимательным, так как возможны утечки рабочей жидкости из главного цилиндра гидропривода тормозов.

Невысокое качество комплектующих часто определяет недостаточную надежность «Волги» в целом. Покупка запчастей порой превращается в лотерею – угадать «кондиционное изделие» удается не сразу.

ГАЗ-3110 – автомобиль для тех, кто хочет получить большое авто за малые деньги. В первую очередь это машина не столько семейная, сколько «казенная». С одной стороны, неумеренный «аппетит» и потребность во внимании механиков, с другой – выносливость и неприхотливость во всем.

Итоги

+ **Комфортабельная ходовая**
- **Относительно невысокая цена**
- **Высокая ремонтопригодность**
- **Возможность самостоятельного обслуживания**

– **Большой расход топлива**
- ***Нестабильное качество комплектующих***
- **Низкая долговечность агрегатов**
- **«Запаска» занимает немалую часть багажника**

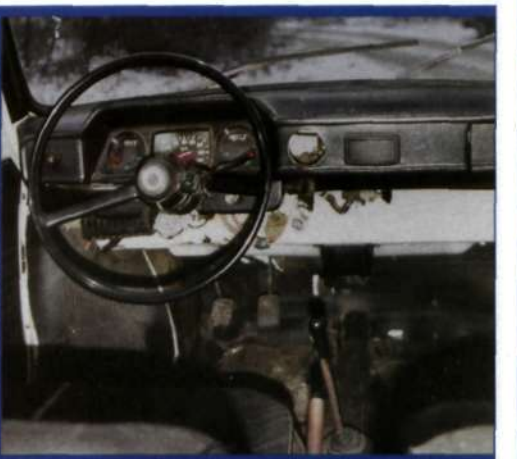


Альтернатива:
Opel Omega (A), Hyundai Sonata III, Renault 25.

ЗАЗ-968М

1979–1994





Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1994	1993	1992	1991	1990	1989
	Бензиновые						
	ЗАЗ-968М 1,2, $	385	370	360	340	330	325
	Пробег, тыс. км	104,1	112,6	121,1	129,6	138,1	146,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,2 л (41 л. с.)** ◆ **1,2 л (45 л. с.)** ◆ **1,2 л (50 л. с.)**

Сегодня «Запорожец» не только средство передвижения, но и настоящий fun-мобиль, с помощью которого можно поднять настроение и себе, и окружающим.

Выглядит ЗАЗ-968М весьма оригинально: небольшой, пропорциональный, с забавным силуэтом, но слово «дизайн» лучше к нему не применять. Самая запоминающаяся деталь – аккуратные прорези воздухозаборников на задних крыльях (у ЗАЗ-968 стояли большие воздухозаборники, за что отечественные автолюбители дали этой модели меткое прозвище «ушастый») и низко опущенные задние арки. Плохо, что на некоторых экземплярах двери сильно выступают за габариты дверного проема, вследствие чего даже двойной уплотнитель не может обеспечить нужную герметичность.

Кстати, у «эмки» (968М), в отличие от «ушастого», слабые и хлипкие бамперы, а пластмассовые боковины отличаются чрезмерной хрупкостью. Кроме того, под декоративными молдингами неизбежно образовываются очаги коррозии.

Если снаружи «Запорожец» выглядит полноценно, то внутри настоящий автомобиль он напоминает лишь отдаленно. Хотя производитель в свое время определял «Запорожца» как «четырехместный автомобиль особо малого класса». Но больше всего «достают» сиденья, которые буквально через год превращаются в подобие гамаков и нормальная посадка становится невозможной.

История

До: ЗАЗ-968 1970–1979 г. в.

01.79 Старт ЗАЗ-968М

01. 91 ЗАЗ-968МП с кузовом пикап

03.94 Выпуск всех модификаций ЗАЗ-968М прекращен

После: Стартует производство принципиально новой переднеприводной модели ЗАЗ-1102 «Таврия» 1988–1998 г. в.

Неискушенного автомобилиста, открывшего капот ЗАЗ-968М, ожидает большой сюрприз – там нет мотора: традиционно для всех «Запорожцев» он размещен в задней части машины, где у большинства других машин находится багажник. Все двигатели ЗАЗ-968М объемом 1,2 л имеют воздушное охлаждение и в зависимости от модификации развивают мощность от 41 до 50 л. с. Ресурс двигателей небольшой (40–80 тыс. км), хотя чаще всего в этом виноваты сами владельцы. Правда, у них очень напряженный тепловой режим, а также повышенная склонность к перегреву, которая летом проявляется постоянно. Часто течет масло через многочисленные сальники. Слабое место двигателя «Запорожца» – люфты в подшипниках коленвала, в приводе распредвала, в шестернях привода прерывателя-распределителя. Бензонасос, унифицированный с автомобилями ВАЗ, летом часто перегревается, и возникают паровые пробки.

Выпускная система – проклятье «Запорожцев». При всей незатейливости конструкции она часто выходит из строя, и тогда владелец, а также окружающие вынуждены слушать многодецибельный рев.

4-ступенчатая механическая коробка передач ЗАЗ-968М поначалу работает без нареканий, но со временем разбалтываются тяги, из-за чего переключение и включение нужной передачи становится крайне затруднительным. У некоторых авто из-за варварских условий эксплуатации коробка «воет», передачи во время движения выбивает, а в самых «экстремальных» экземплярах не работает задняя передача. Сцепление изнашивается довольно быстро, хотя «пробуксовка» возможна из-за негерметичных сальников коленвала и коробки передач, благодаря чему масло попадает на диск сцепления. Бывает, что срезаются шлицы полуосей.

Обратите внимание, что за счет заднего привода и заднего расположения силового агрегата ЗАЗ-968М отличается высокой проходимостью – он запросто проедет там, куда многие легковушки просто не рискнут заехать. Правда, бездорожье лучше преодолевать на скорости – из-за слабеньких моторов езда «в натяг», заканчивается тем, что двигатель глохнет.

Подвеска ЗАЗ-968М не отличается исключительной надежностью – уже через 20–40 тыс. км многие узлы передней подвески требуют замены. У «Запорожца» больше, чем у других машин, причин нарушения углов установки колес, и раньше положенного изнашиваются шины, причем у многих автомобилей ни о каких регулировках и речи быть не может. Так, после длительной эксплуатации появляются ощутимые зазоры в шарнирных соединениях подвески, а также сильный люфт рулевого управления, из-за чего при движении появляется неприятное вилляние передних колес. Для устранения люфта необходимо дотянуть винт, крепящий механизм к моторному щиту, а также установить под головку регулировочного винта рулевого механизма более толстую шайбу. В подавляющем большинстве автомобилей сильно разбиты рулевые тяги и ступичные подшипники. Часто износ задних колес вызван деформацией рычагов подвески, после чего схождение колес не соответствует норме.

Тормоза «Запорожца» не отвечают современным требованиям, однако для столь тихоходного транспортного средства их эффективности достаточно. Правда, часто подтекают тормозные цилиндры, а со временем ухудшается сцепление колодок с тормозным барабаном, из-за чего при торможении может возникнуть занос автомобиля. Иногда после большого пробега рабочая поверхность тормозного барабана становится овальной – об этом свидетельствуют рывки при торможении.

Итоги

+
- **Низкая стоимость авто и возможность приобретения бэушного автомобиля в качестве «комплекта запчастей в сборе»**
- **Медленно ржавеющий кузов**
- **Неприхотливый двигатель**
- **Незаурядность эксплуатации**
- **Хорошая проходимость**

–

Тесный, неудобный салон ● **Шумный двигатель** ● **Малый ресурс автомобиля в целом** ● **Слабые тормоза** ● **Маленький багажник** ● **Плохая репутация**



Альтернатива:
ВАЗ-2101, АЗЛК/ИЖ-412

ЗАЗ-1102 «Таврия Нова» 1998–2006



«Таврия» и «Таврия Нова» похожи друг на друга лишь внешне. Хотя конструкция у них общая, сделаны они из разных материалов и по разным технологиям. Качество, надежность и срок службы этих машин совершенно несравнимы.

Нравится «Таврия Нова» далеко не всем. Но ругают ее в основном те, кто на ней не ездил, а также владельцы машин прежних годов выпуска. При всем внешнем сходстве с «Таврией» «Таврия Нова» выглядит уже по-другому. Сразу привлекает внимание хорошее качество лакокрасочного покрытия. Перед покраской кузов машины сначала фосфатировали, а затем покрывали специальным грунтом электрофорезным методом, что обеспечивало повышенную устойчивость к коррозии.

Ярче и прозрачнее стали задние фонари. Бамперы приобрели темно-серый оттенок, а на некоторых модификациях «люкс» они окрашены в цвет кузова. Вдоль бортов протянулся накладной резиновый молдинг, защищающий от контактов с дверцами стоящих рядом автомобилей. На задней двери появился небольшой спойлер с интегрированным светодиодным стоп-сигналом. Кроме того, «Таврия Нова» отличается от предшественницы небольшими и равномерными зазорами между кузовными деталями. Повысилась и жесткость кузова – за счет утолщения его силовых элементов, а также введения усилителей передних стоек и дверных проемов. Наружные панели кузова стали толще на 0,2 мм.

Выпускалась ЗАЗ-1102 в двух модификациях: «стандарт» и «люкс». У последней наружные зеркала большие, в черном пластиковом корпусе или обычного размера, обтекаемой формы, окрашенные в цвет кузова. Отличают эту версию иные колесные колпаки, наличие антенны на крыше и, соответственно, магнитолы в салоне, оклеенные черной пленкой центральные стойки кузова, а также задний «дворник» и заднее стекло с обогревом. На передних крыльях люкс-версий размещены таблички 1.1L, 1.2L или 1.3L – в зависимости от объема двигателя, а у стандартных машин вместо буквы L стоит S.

История

До: ЗАЗ-1102 «Таврия» 1988–1998 г. в.

07.98 Старт ЗАЗ-1102 «Таврия Нова» в модификациях «стандарт» и «люкс»

06.00 Модификация с двигателем 1,2 л

12.00 Машины с инжекторным двигателем 1,1 л Евро 2

03.01 Появился мотор 1,3 л

03.03 Двигатель 1,3 л, соответствующий Евро 2.

11.06 Производство завершено



Интерьер у «Таврии Нова» достаточно скромный, но не убогий. Передняя панель выполнена из серого пластика и аккуратно подогнана. Версии «люкс» отличаются более современной панелью приборов. А сами приборы со светодиодной подсветкой хорошо читаются днем и ночью. Благодаря широким дверям садиться в машину очень удобно. Сзади будет тесно, только если передние сиденья сдвинуть назад до упора. Но зато впереди и для водителя, и для пассажира – просто раздолье. Сиденья, форма которых отличается от установленных в «Таврияx», достаточно удобные, в меру жесткие и хорошо удерживают тело в поворотах. Все они оборудованы подголовниками, а в «люкс» к ногам задних пассажиров предусмотрена подача воздуха.

Багажное отделение невелико – всего 250 л, но при сложенном заднем сиденье его объем возрастает до 630 л.

«Таврия Нова» комплектовалась тремя карбюраторными моторами: МеМЗ-245 1,1 л (51 л. с.), МеМЗ-2457 1,2 л (58 л. с.) и МеМЗ-3011 1,3 л (63 л. с.). Выпускались и инжекторные модификации вышеперечисленных двигателей. В последние годы выпуска «Люксы» комплектовались только 1,2- и 1,3-литровыми моторами, а «стандарты» – всеми тремя, но нередко встречаются и ранние версии «люксов» с мотором 1,1 л.

1,1-литровый мотор, конечно, слабоватый, зато самый экономичный. Впрочем, для нормальной эксплуатации его вполне хватает. 1,2-литровый отличается от него только двумя деталями: коленвалом и более ко-





Такая радиаторная решетка с двумя прорезями отличает ЗАЗ-1102 «Таврия Нова» первых годов выпуска.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	ЗАЗ-110206 «Таврия Нова» 1,1, $	4300	3900	3500	3100	2700	2400
	ЗАЗ-110207 «Таврия Нова» Люкс 1,2, $	4805	4020	3610	3250	2850	2560
Пробег, тыс. км		0,0	15,4	27,7	40,0	52,3	64,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые карб.: **1,1 л (51 л. с.)** ◆ **1,2 л (58 л. с.)** ◆ **1,3 л (63 л. с.)**
распр. впрыск.: **1,1 л (51 л. с.)** ◆ **1,2 л (62 л. с.)** ◆ **1,3 л (66 л. с.)**

роткими поршнями того же диаметра. А у 1,3-литрового цилиндры уже большего диаметра. Все три мотора надежны и при грамотной эксплуатации должны выхаживать до замены колец более 180 тысяч км.

Предпочтение следует отдавать машинам с маслонасосом, вынесенным наружу двигателя (выпускались с 1999 года) – в случае засорения пропускного клапана для его очистки нужно разбирать двигатель.

«Слабое место» мелитопольского двигателя – масляный канал, который при использовании некачественного масла легко засоряется, провоцируя масляное голодание мотора. При этом в первую очередь страдает распредвал, работа которого в данном случае сопровождается неприятным писком. Чтобы прочистить канал, придется снять головку блока, иначе распредвал рано или поздно заклинит, что потребует замены и головки, и распредвала, и оборванного ремня ГРМ. Правда, обрыв приводного ремня на моторах «МеМЗ» не опасен. В поршнях есть соответствующие проточки, которые не позволяют им достать до клапанов.

О частом перегреве двигателя и об использовании ненадлежащей охлаждающей жидкости свидетельствует потемневший расширительный бачок с пятнами отложений на внутренней стороне, наполненный желтой или бурой жидкостью. На несвоевременную смену масла и его низкое качество укажет слой отложений на внутренней стороне клапанной крышки, а на повышенный износ двигателя – масло в корпусе воздушного фильтра.

На машинах 1998–2000 г. в. часто встречается ненадежный херсонский стартер, но в нем обычно требуется только замена «бендикса». Наряду с херсонскими встречаются и корейские стартеры. Последние надежнее, но их слабое место – пластмассовая «вилка» втягивающего реле.

Все автомобили оснащались 5-ступенчатыми механическими коробками передач. Характерным недостатком многих агрегатов является нечеткое включение пятой и задней передач. К тому же недовключение задней со временем приводит к износу ее шестерен, необходимости разборки и ремонта КП. Также коробка передач чувствительна к уровню масла – ее эксплуатация с недостаточным количеством смазки приводит к ускоренному износу игольчатых подшипников первичного и вторичного валов.

Передняя подвеска у «Таврии» независимая, без стабилизатора поперечной устойчивости, а задняя – полузависимая. Роль стабилизатора в ней играет упругая балка. Машина очень легка в управлении и живо отзывается на повороты руля, что располагает к активной манере езды.

Благодаря вакуумному усилителю, входящему теперь в стандартное оборудование, у машины мягкие, хорошо прогнозируемые тормоза.

При покупке подержанной «Таврии Нова» следует учитывать, что для нее не предусмотрены современные опции, повышающие комфорт и облегчающие управление. Днище даже не имеет шумоизоляции. Но и цена машины соответствующая. Владельцам «Таврий» с небольшим достатком расставаться с ней нет смысла. Тем, кто приобрел ее в качестве второго автомобиля – тоже. А вот студенты, получившие машину в подарок от родителей, и новоиспеченные водители, которым нужно какое-то время потренироваться на недорогом автомобиле, нередко меняют «Таврию Нова» на что-нибудь подороже. Они-то и являются основными поставщиками подержанных машин.

В целом «Таврия Нова» достаточно надежна. На ней можно ездить без страха, что вот-вот случится очередная поломка. Если своевременно делать ТО, машина вряд ли подведет. Но все же в багажнике всегда желательно наличие ремней ГРМ и генератора, троса и сцепления, а также коммутатора, которые, учитывая качество наших запчастей, могут подвести в самый неподходящий момент. Это тот минимальный набор деталей, который необходим владельцу подержанной «Таврия Нова». С возрастом этот автомобиль дешевеет не так заметно, как другие, и даже если вы надумаете с ним расстаться, потери в цене будут минимальными.



Альтернатива: Renault Clio I, Opel Corsa (B), Fiat Uno

Итоги

Приемлемая надежность ● Низкие эксплуатационные расходы ● Небольшая цена ● Легкость в управлении

Простоватый салон ● Нечеткое переключение передач ● Возможны прблемы со стартером ● Плохая шумоизоляция

ЗАЗ-1103 «Славута» с 1999





Пятидверный лифтбек на базе «Таврии» продолжил советскую традицию давать машинам «географические» имена. Но сама «Славута» изменила представление потребителя о том, каким должен быть дешевый массовый автомобиль. Для многих соотечественников именно эта машина стала первой.

Кузов «Славуты» потяжелел по сравнению с «Таврией» на 40 кг, тем самым обеспечив лучшую развесовку автомобиля. Но главное то, что эта модель (впрочем, как и обновленная «Таврия-Нова») стала намного качественнее. Вместе с новыми совладельцами – компанией Daewoo Motors – заводчане провели ревизию технологического процесса и «отфильтровали» поставщиков комплектующих. В итоге около 40% деталей заказывали в дальнем зарубежье, что заметно улучшило долговечность узлов и агрегатов автомобиля.

В салоне машины удобнее всего на передних сиденьях – обзор хороший, места достаточно, особенно для ног. Сзади слишком тесно, а вот багажник огромный для машины такого класса. Сложив сиденье, можно увеличить его объем в два с половиной раза – до 740 л. Заводская защита кузова достаточно прочна, а лакокрасочное покрытие всех ЗАЗов (после 1998 г. в.) выше всяких похвал, поэтому о коррозии говорить еще рано.

ЗАЗ-1103 выпускались в комплектациях «стандарт» и «люкс». В тех или иных комбинациях «люксы» снабжались такими опциями, как магнитола с задними динамиками, центральный замок, окрашенные в цвет кузова зеркала и молдинги, электростеклоподъемники спереди, «богатая» панель приборов с большим числом «информаторов». Все машины оснащались вакуумным усилителем тормозов и обогревателем заднего стекла. Из дополнительного оборудования наиболее недоговечны электрические стеклоподъемники. Другой существенный недостаток – частые отказы насоса стеклоомывателя.

1,1-литровый моторчик слабоват для «Славуты», особенно это ощутимо при загруженной машине, поэтому двигатель приходится «крутить» больше других. По той же причине и ресурс его более скромен – около 100 тыс., против 150 у остальных. 1,3-литровый мотор, напротив, достаточно динамичен, но при этом потребляет больше топлива. Чтобы добиться экономичной работы, необходима тщательная настройка карбюратора. Кроме того, этот прибор питания типа Solex требует регулярной чистки. Многоточечный впрыск на 1,3-литровом моторе существенно не улучшил динамику, но обеспечил более устойчивую работу на холостом ходу и переходных режимах. По надежности он не хуже своих карбюраторных собратьев, но дороже. Его особенность – необходимость через 10–20 тыс. км чистить клапан регулятора холостого хода. Золотая середина – это наиболее распространенный силовой агрегат объемом 1,2 л.

Трансмиссия у всех «Славут» одинаковая, разница только в передаточных числах ступеней. Коробки передач никаких серьезных нареканий не вызывают, хотя поначалу включение первых двух передач затруднено. После обкатки проблема устраняется, но не полностью. Безотказны ШРУСы немецкого производства, способные «пережить» двигатель.

Ходовая часть «Славут» (спереди McPherson, сзади – работающая на кручение балка с пружинами) достаточно прочная для своего класса. Ресурс ступичных подшипников – порядка 80 тыс. км. Шаровые опоры на заводе устанавливали как корейские, так и отечественные. Срок службы и тех и других при городской езде – около 40 тыс. км; меняются они отдельно от рычагов. Родные амортизаторы служат не более 50 тыс. км.

Руль «Славуты» легкий и достаточно острый, но отсутствие стабилизатора поперечной устойчивости вызывает крены при скоростном маневрировании. Рулевую рейку «таврийского» семейства можно регулировать, устраняя люфт в зацеплении. Кроме того, узел чувствителен к состоянию пыльников.

Проблема ЗАЗов в период с 1999 по 2003 г. – передние тормозные диски, вызывающие вибрацию при торможении. В середине 2003 года завод начал комплектовать машины тормозными механизмами измененной конструкции – с шестью крепежными отверстиями диска вместо трех, что исключало его деформацию. Главный тормозной цилиндр обычно отказывает первым в тормозной системе, и при покупке нового рекомендуется выбрать оригинальное изделие.

Мнение большинства тех, кто ездил или ездит на «Славуте», – ее качество соответствует стоимости. Этот автомобиль можно использовать в качестве разъездного или семейного как в условиях мегаполиса, так и небольшого города. Немногочисленные недостатки машины обусловлены классом автомобиля. Подобрать хороший экземпляр нетрудно – машина не зря носит почетное звание народной.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	ЗАЗ-1103 1,2, $	5100	3500	3215	2975	2760	2590
	Пробег, тыс. км	0,0	15,9	28,6	41,3	54,0	66,7

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,1 л (51 л. с.)** ◆ **1,2 л (58 л. с.)** ◆ **1,3 (63 л. с.)**
впрыск.: ◆ **1,3 л (66 л. с.)**



Альтернатива: ВАЗ-2107, Opel Kadett (E), Peugeot 309

История

До: ЗАЗ-1102 «Таврия» 1988–1998 г. в.

06.95 На базе хэтчбеков «Таврия» создан 5-дверный лифтбек «Славута»
11.98 Первая промышленная партия ЗАЗ-1103 «Славута»
03.99 Старт серийного производства
01.00 Бензиновый мотор 1,2 л. Расширен список дополнительного оборудования
06.01 Бензиновый мотор 1,3 л
12.02 Представлена наиболее мощная версия с впрысковым мотором 1,3 л

Итоги

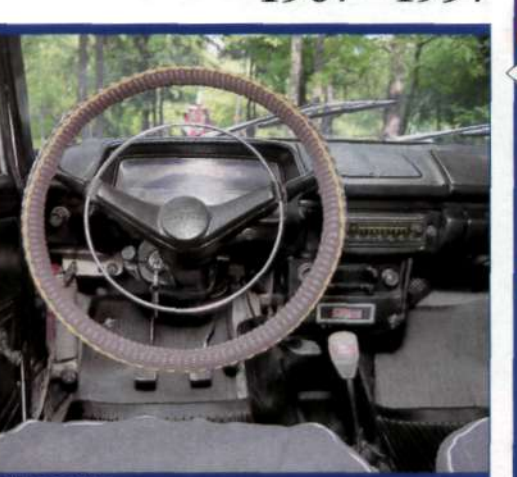
+ **Невысокая цена** ● **Доступный сервис и возможность самостоятельного обслуживания** ● **Экономичность** ● **Надежность**

– **Устаревшая конструкция** ● **Тесное заднее сиденье** ● **Плохая шумоизоляция** ● **Недолговечность приборов электрооборудования**

АЗЛК/ИЖ-412

1967–1997





В Новом Свете классификация автомобилей начинается с машин «энтри лэвэл» (англ. — начальный уровень). Их покупают либо большие оригиналы, либо люди, стесненные в средствах. Именно из таких — «Москвич-412». С его помощью вы не только изучите на практике конструкцию автомобиля, но и без серьезных финансовых потерь освоите азы водительского мастерства.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Иж-412ИЭ-028 1,5, $	1585	1455	1350	1240	1145	1050
	Пробег, тыс. км	105,5	116,9	128,2	139,7	151,1	162,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **1,5 л (67 л. с.)** ◆ **1,5 л (75 л. с.)**

История

До: АЗЛК-408 1964–1976 г. в.

10.67 Начало выпуска 4-дверных седанов (АЗЛК-412), 5-дверных универсалов (АЗЛК-427) и 3-дверных грузовых универсалов (АЗЛК-434)

12.67 Начата сборка седана «Москвич-412» в Ижевске (ИЖ-412)

01.71 Модернизация: новая радиаторная решетка, круглые передние фары заменены прямоугольными, появились горизонтальные задние фонари с треугольным поворотником, гидровакуумный усилитель тормозов, раздельные передние сиденья

09.73 Старт 5-дверного хэтчбека Иж-2125 Комби

01.76 На АЗЛК прекращено производство модели «412» и ее модификаций, а выпуск этой модели перенесен в Ижевск. На смену АЗЛК-412 приходит новая модель – 2140

01.80 Система охлаждения переведена на использование тосола. Двухконтурная тормозная система с передними дисковыми механизмами и вакуумным усилителем, улучшено электрооборудование

03.82 Очередная модернизация. Индекс модели теперь «412ИЭ-028». Новое оформление передка: накладки фар (у седанов оптика осталась круглой) и подфарники, дверные ручки встроили заподлицо с дверными филенками, исчезли форточки передних дверей

03.97 В Ижевске прекращают производство 412-х

После: ИЖ-2126 «Ода» с 1991 г.

Внешне «412-й» похож на динозавра. Но даже как безнадежно устаревшее ископаемое он достаточно надежен. По сравнению с наследниками у «412-го» очень крепкий кузов, благодаря чему он отлично зарекомендовал себя при перевозке грузов. Коррозионная стойкость кузова зависит от того, как часто обновлялось его защитное покрытие, но в двадцать лет в любом случае ему уже требуется ремонт.

В салоне автомобиля витает дух конца 60-х годов. Все очень гармонично, хотя тонкий руль и бликующие приборы – вопрос скорее безопасности, а не стиля. Пластик передней панели и дверей – мягкий и ведет себя тихо на любых дорогах, а вот на машинах старше 15 лет вследствие старения начинает «коробить» верх торпедо. Шумоизоляция АЗЛК/ИЖ-412 малоэффективная. На заднем сиденье троим пассажирам будет тесновато.

Говоря о силовом агрегате, нужно упомянуть, что в основе его конструкции – двигатель BMW-1500. 1,5-литровый УМЗ-412 унаследовал от «баварца» надежность и тяговитость. Однако мотор «упрям» в разгоне, особенно с карбюратором К-126, да и расходует достаточно много топлива. Частенько подтекает и масло – через различные прокладки, фланец бензонасоса и сальники клапанов. А сколько двигателей вышло из строя из-за преждевременного загрязнения маслоприемника в картере! При хорошем хозяине агрегат до капремонта «накручивает» до 180 тыс. км, а при езде на некачественном «семьдесят шестом» пробег едва превышает 100 тыс. Из-за достаточно низкого размещения трамблера при езде по лужам двигатель нередко глохнет.

Уязвимое место этой модели – коробка передач. Какой бы «степени свежести» машина вам ни попалась, ее КП почти наверняка уже побывала в ремонте. Хруст при переключениях и самовыключения при сброшенном газе снова появляются тысяч через 30–40. После 100 тысяч лучше поменять рабочий цилиндр гидропривода сцепления. Карданный вал «Москвича» достаточно прочен, крестовины запросто «переживают» стотысячную отметку на одометре.

Для украинских дорог лучшей подвески не найти. Благодаря клиренсу в 180 мм машину можно спокойно эксплуатировать в сельской местности. Вместе с тем, из-за высокого центра тяжести подвеска не обеспечивает хорошей устойчивости незагруженной машины на скорости 100 км/ч и более. Если задняя часть кузова выше передней – значит, рессоры усиливали для увеличения грузоподъемности или, «посадив» их перегрузками, уже меняли. Пружины передка обычно проседают приблизительно на третьем десятке лет. При неаккуратной езде можно погнуть нижние рычаги передней подвески, которые не отличаются высокой прочностью. Недолговечны и разборные шаровые опоры – их срок службы составляет около 20 тыс. км.

Рулевое управление вялое и нечеткое, зато легкое на ходу и недорогое в обслуживании. Червячный механизм доживает до 300 тысяч, хотя при этом и приобретает неискоренимый люфт.

Тормоза в целом отвечают невысоким динамическим возможностям машины. Однако экземпляры, укомплектованные барабанными механизмами на всех колесах, замедляются слабее, нежели с передними дисковыми, которые начали устанавливать с 1980 года.

Чем может привлечь АЗЛК/ИЖ-412? Главное его достоинство – доступная стоимость. Это о таком автомобиле говорится в поговорке «лучше плохо ехать, чем хорошо идти». Его покупку лучше всего посоветовать тем, кто не только знает разницу между коллектором и протектором, но и может самостоятельно устранить возникшую в дороге поломку. В противном случае этот старый автомобиль будет обузой для владельца.

Итоги

Плюсы: Низкая цена ● Неприхотливый и дешевый в обслуживании ● Высокая ремонтопригодность ● Солидный клиренс

Минусы: Архаичные внешность и конструкция ● Тесный салон ● Ненадежная коробка передач ● Низкий комфорт



Альтернатива:
Opel Kadett (D), ВАЗ-2101/02, ЗАЗ-968М

АЗЛК-2141

1986–2002





Выпуск в 1986 году первого автомобиля с приводом на передние колеса в истории Московского автозавода — несомненно революционный шаг. Вместе с тем, эта модель и модификации, созданные на ее базе, стали последними изделиями российского завода.

У АЗЛК-2141 первых годов выпуска со временем появляются трещины на щите моторного отсека, в районе крепления главного тормозного цилиндра, а также у стоек передней подвески (впоследствии эти места были усилены). Часто в «сорок первых» возникают проблемы с дверными замками, корродируют арки крыльев и пороги, ржавчина возникает на переднем крыле возле антенны радиоприемника, в моторном отсеке, на капоте. Подвержено коррозии также крепление «запаски», подвешенной на машинах, выпущенных до 1999 года, снаружи под полом багажника. Создают проблемы и негерметичные уплотнители лобового стекла, через которые в дождь просачивается вода. Главное достоинство автомобиля – один из наибольших среди отечественных конкурентов багажник, объем которого составляет 470 л, а при сложенных задних сиденьях – 1600 л.

Салон большой и просторный, посадка на водительском месте удобна. Качество отделочных материалов низкое, поэтому торпедо постоянно досаждает назойливым поскрипыванием. Часто на дешевых модификациях отклеивается обивка дверей из кожзаменителя. А вот в более дорогих комплектациях обивка выполнена из ткани и держится довольно крепко. Система отопления и вентиляции заслуживает всяческих похвал, а печка хорошо прогревает салон до нормальной температуры. На большинстве автомобилей для того, чтобы опустить или поднять стекло двери, нужно приложить солидные усилия.

Автомобили первых годов выпуска комплектовались двумя 4-цилиндровыми двигателями – «родным» уфимского производства объемом 1,5 л и «вазовским» объемом 1,6 л. Первый из них плохо подходил к «сорок первому» – это был низкооборотистый двигатель, мощности которого явно не хватало почти полуторатонному автомобилю. Поэтому лучшим считается автомобиль с «шестерочным» мотором. Позднее на «сорок первых» появились новые моторы объемом 1,7 и 1,8 л. Незначительный процент всех двигателей занимает 4-цилиндровый мотор французской фирмы Renault объемом 2,0 л. При всех его достоинствах высокая цена двигателя и его обслуживания заставляли покупателей выбирать модификации с уфимскими моторами. Газораспределительный механизм на большинстве двигателей приводится в действие цепью, которую нужно менять через каждые 80 тыс. км. Кроме того, желательно вместе с ней поменять и натяжной башмак на моторе «ВАЗ-2106». Система охлаждения на уфимских двигателях частенько доставляет неприятности. Негерметичная пробка расширительного бачка, в которой установлен клапан сброса давления, приводила к перегреву двигателя. Выходят из строя и термостаты. Система питания на большинстве автомобилей оборудована карбюраторами типа «Озон» или «Солекс», которые в процессе эксплуатации постоянно требуют регулировки СО. Из-за некачественного нашего топлива на них часто засоряются жиклеры.

На все АЗЛК-2141 устанавливаются 5-ступенчатые КП. При своевременной замене масла через каждые 60 тыс. км и проверке его уровня коробки выхаживают достаточно долго. Иногда может подтекать сальник кулисы переключения передач. «Родные» ШРУСы начинают «хрустеть» уже через 30–60 тыс. км, хотя пыльники в полной исправности. Причина – некачественная сталь, из которой они изготовлены. А вот машины последних годов выпуска комплектовали надежными ШРУСами немецкого производства.

Подвеска очень мягкая и энергоемкая. Однако именно за счет этого срок ее службы, особенно передней, невелик. Уже через 30–50 тыс. км текут передние амортизаторы, шаровые опоры и сайлент-блоки выхаживают не более 30 тыс. км. Задняя подвеска полузависимая с продольной балкой, на которой амортизатор установлен отдельно от пружины. За счет простоты конструкции она намного долговечнее передней.

Высокое расположение рулевых тяг обеспечивает хорошую защиту от дорожной грязи. На наших дорогах наконечники тяг выхаживают в среднем 30 тыс. км.

Рекомендовать покупку АЗЛК-2141 можно автолюбителям, которые ищут дешевый автомобиль с просторным салоном и вместительным багажником.

История

До: АЗЛК-2140 1976–1986 г. в.

06.86 Старт 5-дверного хэтчбека АЗЛК-2141

04.90 Первая модернизация

01.91 Пикап – АЗЛК-2335

04.92 Карбюраторы «Озон»

12.93 Бесконтактная система зажигания

06.94 Двигатели объемом 1,7 л и 1,8 л

09.97 Рестайлинг. Модификации «Святогор», «Юрий Долгорукий» и «Князь Владимир»

09.97 Под заказ устанавливают французские двигатели Renault F3R объемом 2,0 л

01.99 Изменение конструкции кузова – запасное колесо переместили внутрь багажника

06.02 Производство АЗЛК-2141 прекращено

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	АЗЛК-2141 1,7, $	3205	2975	2750	2535	2345	2165
	Пробег, тыс. км	58,2	71,9	85,6	99,3	113,0	126,7

Двигатели

Бензиновые карбюр.: 1,5 л (72 л. с.) ◆ 1,6 л (75 л. с.) ◆ 1,7 л (85 л. с.) ◆ 1,8 л (80 л. с.) ◆ 2,0 л (115 л. с.)



Альтернатива: ВАЗ-2109, Skoda Favorit, Opel Kadett (E)

Итоги

+ Комфортная подвеска ● Хорошая печка ● Просторный салон и вместительный багажник

– Плохая коррозионная устойчивость ● Низкое качество сборки и запчастей ● Маломощные двигатели ● Недолговечная передняя подвеска



Внедорожники

стр. 190–218



Chevrolet Blazer III

1994–1998





Chevrolet Blazer – классический образец американского подхода к построению офф-роад. Он достаточно простой по конструкции, что обеспечивает автомобилю приемлемую надежность и высокий ресурс, а также комфортабельный и вместительный.

На украинском рынке Chevrolet Blazer приобрели популярность благодаря своим мощным моторам, высокому уровню комплектации и хорошим динамическим возможностям. В производственной программе Chevrolet Blazer присутствовала как 3-, так и 5-дверная модификация. В Украине встречаются машины бразильской и российской сборки. От «чистокровных» Blazer они отличаются решеткой радиатора, бамперами, крыльями и более скромным уровнем оснащения.

Уровень комплектации большинства автомобилей заслуживает похвал. Даже кожаный салон скорее правило, чем исключение. Многочисленные приводы не страдают хроническими болезнями. Практичность тоже на высоте. Можно посетовать только на отсутствие дополнительного ряда сидений в багажнике, который установлен у некоторых конкурентов.

В основе Blazer – мощная лонжеронная рама, чем определяется его долговечность, хотя коррозия не характерна для внешних элементов кузова. Имея немалый дорожный просвет в 20 см, на отечественных дорогах Blazer получит должную оценку.

Выбор при покупке североамериканского Blazer сведен к минимуму. Так, предлагается всего один силовой агрегат – 4,3-литровый Vortec V6. Двигатель имеет значительный ресурс и обеспечивает отличные для офф-роад динамические возможности. Какие-либо серьезные поломки для мотора не характерны. Возможно лишь возникновение проблем с клапаном системы рециркуляции отработавших газов EGR, что проявляется в неустойчивой работе агрегата. Ненадежен и регулятор давления топлива. Но подобные проблемы напрямую зависят от качества используемого топлива.

Почти все автомобили, встречающиеся на украинском рынке, оснащены 4-ступенчатой автоматической трансмиссией. Наиболее популярен «автомат» 4L60-E. С его обслуживанием, как и с ремонтом, не возникнет никаких проблем. Впрочем, до 200 тыс. км при регулярной замене масла серьезные затраты на АКП не понадобятся. В качестве опции на Blazer устанавливалась 5-ступенчатая механическая коробка, что удивительно для мощного американского офф-роад. Подобные модификации не должны вызывать опасений. Единственная возможная проблема – подтекание сальников полуосей после пробега более 200 тыс. км.

К системе полного привода стоит относиться очень внимательно. Сама раздаточная коробка Insta Trac, имеющая пониженный ряд передач, особых хлопот не доставляет, а вот ее механизм управления на это вполне способен. Для удобства водителя раздаточная коробка переключается не привычным рычагом, а электроникой. Кнопки управления «раздаткой» установлены на приборной панели. Возможные режимы работы: 2Hi – привод на заднюю ось, 4Hi – полный привод, 4Lo – полный привод с пониженным рядом передач. В случае выхода из строя механизма электронного подключения менять его придется целиком. В Blazer также предусмотрен самоблокирующийся дифференциал заднего моста. Подобным техническим «арсеналом» обеспечены достаточно высокие внедорожные возможности, особенно у короткобазной 3-дверной модификации.

Ходовая часть Blazer – компромисс между внедорожными качествами и скоростными характеристиками автомобиля. Спереди – независимая торсионная подвеска, сзади – рессорная с неразрезным мостом. Проверять заднюю подвеску особой необходимости нет. Ломаться там просто нечему. Однако передней подвеске требуется уделять внимание. Каждые 5–7 тысяч км необходимо шприцевать шаровые опоры, и тогда они смогут прослужить более 100 тысяч км. Сайлент-блоки передних рычагов «ходят» до 200 тысяч км.

А вот рулевой механизм не отличается надежностью. На плохих дорогах через 30–50 тыс. км разбиваются втулки маятника и сошка «рулевого». Детали эти недешевые ($60–80).

Источником проблем с тормозной системой может стать электронно-гидравлический блок системы ABS, устанавливаемой в качестве опции. На автомобилях, выпущенных до 1996 года, сбой в его работе устраняется путем замены реле насоса ABS. Однако на более «свежих» машинах понадобится замена блока целиком. Версии с ABS оборудованы задними дисковыми тормозами, которые подвержены более сильному износу при условии частых выездов на бездорожье. И состояние самих дисков бывает плачевным.

В целом Chevrolet Blazer отличается неплохой надежностью и рекомендован тем, кто не отказывает себе в удовольствии совершить выезд на пикник или рыбалку, и подыскивает нерядовое и большое транспортное средство с высокой проходимостью и приличным комфортом.

История

До: **Второе поколение Chevrolet Blazer S10 1991–1994 г. в.**

1994 Старт третьей генерации Chevrolet Blazer

После: **Рестайлинг: Chevrolet Blazer с 1998 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994
Бензиновые						
	Chevrolet Blazer 4,3i , $	14730	13870	12680	11895	10350
	Пробег, тыс. км	150	170	190	210	230

Двигатели

Бензиновый 6-цилиндр.: **4,3 л V6 (199 л. с.)**



Альтернатива:
Jeep Grand Cherokee I, Mitsubishi Pajero II, Land Rover Discovery I

Итоги

Стойкость к коррозии • Значительный ресурс силового агрегата • Высокие для офф-роад динамические показатели • Рамная конструкция кузова • Неплохой внедорожный потенциал

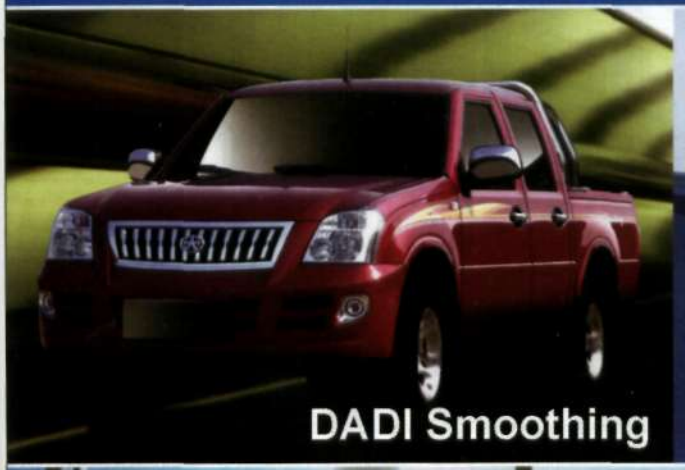
Ограниченность в выборе модификаций • Недолговечность рулевого механизма • Дорогостоящий ремонт механизма управления «раздаткой» • Высокий расход топлива

Вищий клас
за смішні гроші

DADI AUTO

www.dadi.com.ua

Краще з Китаю



DADI Smoothing



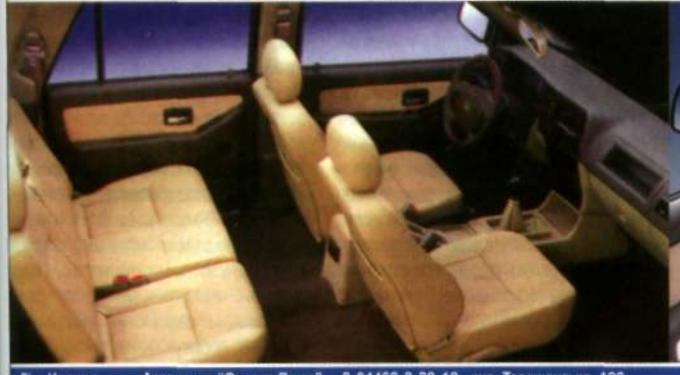
DADI CityLeading



Найвигідніша пропозиція в класі пікап від 11900$ та джип від 14900$

Прайс-лист

Автомобілі	Ціна $
DADI Smoothing пікап 4х2 (5 місць, двиг. бензин Toyota 2.2л. - 105к.с, колір металік)	11900
DADI Smoothing пікап 4х2 (5 місць, двиг. бензин Toyota 2.2л. - 105к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC,литі диски, колір металік)	13500
DADI Smoothing пікап 4х2 з **дахом** (5 місць, двиг. бензин Toyota 2.2л. - 105к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC,литі диски, колір металік)	14300
DADI Smoothing пікап 4х2 (5 місць , двиг. **дизель** Isuzu 2.8л. - 88к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC,литі диски, колір металік)	15300
DADI Smoothing пікап 4х2 з **дахом** (5 місць , двиг. **дизель** Isuzu 2.8л. - 88к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC,литі диски, колір металік)	16100
DADI Shuttle 4х2 (5 місць, двиг. бензин Toyota 2.2л. - 105к.с., , колір металік)	14900
DADI Shuttle 4х2 (5 місць, двиг. бензин Toyota 2.2л. - 105к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC ,литі диски, колір металік)	16900
DADI Smoothing пікап 4х4 (5 місць , двиг. Бензин Mitsubishi 2.4л.-130к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC,литі диски, колір металік)	17500
DADI Smoothing пікап 4х4 з **дахом** (5 місць , двиг. бензин Mitsubishi 2.4л.-130к.с., кондиціонер, повний електропакет, CD плеєр JVC,литі диски, колір металік)	18300
DADI Shuttle 4х2 (максимальна комплектація -"люкс", CD плеєр JVC, двигун **дизель** Isuzu 2.8л. - 88к.с.)	19500
DADI City Leading 4х2 (максимальна комплектація -"люкс", CD плеєр JVC, двигун **дизель** Isuzu 2.8л. - 88к.с.)	20300
DADI Shuttle 4х4 (максимальна комплектація -"люкс",кольоровий монітор LCD+DVD програвач JVC, двиг. бензин Mitsubishi 2.4л. - 130к.с.)	21900
DADI City Leading 4х4 (максимальна комплектація -"люкс",кольоровий монітор LCD+DVD програвач JVC, двиг. бензин Mitsubishi 2.4л. - 130к.с.)	22700
DADI Shuttle 4х4 (максимальна комплектація -"люкс", кольоровий монітор LCD + DVD плеєр JVC, двигун **Турбо дизель** Isuzu 2.8л. - 100к.с.)	23900
DADI City Leading 4х4 (максимальна комплектація -"люкс", кольоровий монітор LCD + DVD плеєр JVC, двигун Турбо дизель Isuzu 2.8л. - 100к.с.)	24900





Біла Церква	Автоцентр "Європа Плюс"	8-04463-3-30-10	вул. Таращанська, 193
Вінниця	Автосалон "Вінавтотранс-Я"	8-0432-578-151	вул. Р.Скалецького, 15
Вінниця	ТОВ «Азимут»	8-0432-55-44-80	вул. Островського, 69
Дніпропетровськ	ЗАТ "Юнайтед Моторс"	8-056-370-58-08	вул. Героїв Сталінграду, 24-б
Дніпропетровськ	ТОВ "Автопарк-Люкс"	8-056-713-42-02	вул. Набережна Перемоги, 2-а
Донецьк	ТОВ «Мегаполіс-Авто»	8-062-349-11-49	вул. Гірна, 56
Житомир	ТОВ "Автомир-57"	8-0412-41-39-79	вул. Ватутіна, 57
Запоріжжя	ТОВ "АСТО-Дніпр"	8-061-787-57-75	вул. Крива Бухта, 2
Запоріжжя	ТОВ "АСОН ЛТД"	8-061-218-44-67	вул. Виробнича, 11-а
Івано-Франківськ	ТОВ "Універсал Авто"	8-03422-4-02-26	вул. Галицька, 111
Київ	ТОВ "Дельта моторс"	8-044-501-48-85	вул. Гмирі, 17
Київ	ТОВ «АвтоЦентр-Київ»	8-044-594-594-0	вул. Братиславська, 52
Київ	ЗАТ "Алеко-сервіс"	8-044-564-71-82	вул. 1 Травня, 1А
Київ	ЗАТ "Лада Україна"	8-044-233-39-23	вул. Велика кільцева, 4 (с/м Біла)
Кіровоград	ТОВ "Атлантік"	8-0522-32-07-77	вул. Карла Маркса, 11/11 корп. 6
Краматорськ	ТОВ "ВТФ "Укрметекспорт"	8-06264-500-21	вул. Б. Хмельницького, 11
Луганськ	ТОВ "Автотрейд"	8-0642-34-12-55	вул. 26 Бакінських комісарів, 170
Луцьк	ЗАТ "ВОЛИНЬ ЛАДА"	8-03322- 475-78	вул. Кільцева, 1
Львів	ТОВ "Компанія ФАХ"	8-032-293-82-92	вул. Гетьмана Мазепи, 2
Миколаїв	ТОВ "Фаетон Авто"	8-0512-23-00-24	вул. Кірова, 244
Мукачеве	ТОВ "ЗакарпатЄвроТранс"	8-03131-31-3-34	вул. Береговська, 66
Нова Каховка	Автоцентр	8-05549-4-54-95	пр-т Дніпровський, 14-в
Полтава	Автомагазин "Акцент-Авто"	8-0532-60-61-51	вул. Чапаєва, 33-а
Одеса	ДП "Автоцентр"	8-048-777-77-85	вул. Краснова, 2/1
Рівне	ТОВ "Доброня Авто"	8-0362-26-39-28	вул. Пирогова, 8
Сімферополь	ТОВ "ТЕС-Авто"	8-0652-54-90-19	Євпаторійське шосе 135/7
Севастополь	ТОВ «ГОС»	8-0692-44-28-88	вул. Шабалина, 29
Суми	ТОВ «Стріла»	8-0542-21-14-20	вул. Чернігівська, 3-а
Хмельницький	Автоцентр «Ліга»	8-0382-72-67-20	вул. М.Раскової, 4/1
Харків	ТОВ "ЖР БІС Україна"	8-057-714-23-45	вул. 23 серпня, 12
Херсон	АТЦ "Автопланета"	8-0552-42-39-60	вул. Залізнична, 2а
Черкаси	ПП "Мажар-2"	8-0472-65-36-78	вул. Корольова, 38
Чернігів	ТОВ "Айрон"	8-04622-4-44-70	пр. Перемоги, 95

ТОВ "DADI-Центр" e-mail: sale@dadi.com.ua **Формуємо дилерську мережу**

Chevrolet Tahoe/Suburban 1991–2000





Безусловно, этот внедорожник выделяется среди своих соплеменников. И дело даже не в гигантских размерах. Наряду с утилитарностью и грубоватостью Chevrolet Tahoe/Suburban свойственна некая аристократичность.

Данная модель выпускалась в короткобазной версии Tahoe, представленной как в 3-, так и 5-дверном исполнении, и длиннобазной Suburban (только в 5-дверном варианте). У обеих модификаций были версии, рассчитанные на 5 и 7 пассажиров. Для любителей повышенного комфорта выпускалась люксовая модификация Tahoe – GMC Yukon и Suburban – GMC Suburban.

При входе (именно входе) в салон этого внедорожника у вас вполне может возникнуть мысль: а зачем я покупал квартиру? Синонимический ряд «простор, раздолье, ширь» вполне можно продолжить словами «салон Tahoe/Suburban». Причем места много и в первом ряду сидений, и во втором. Об объеме багажника скромно умолчим. Когда вы его откроете, у вас наверняка возникнет ассоциация с грузовым отсеком «Газели».

Наиболее популярным является 5,7-литровый силовой агрегат. В качестве опции для Suburban предлагался 7,4-литровый бензиновый мотор. Ресурс бензиновых двигателей до капремонта превышает 500 тыс. км. А вот расход топлива не просто большой. Например, у 7,4-литрового Suburban он вполне соизмерим с расходом горючего среднетоннажного грузовика – под 30 литров на «сотню». В 5,7-литровом моторе через 150–200 тыс. км изнашиваются маслосъемные сальники клапанов. В принципе, к двигателям характерных замечаний нет, а вот по поводу «инфраструктуры», их обслуживающей, есть – она капризна. Иногда выходит из строя подшипник генератора или барахлят неисправные датчики.

Chevrolet Tahoe/Suburban поставлялся в полноприводном и заднеприводном исполнении. Правда, в Украине машин с приводом только на заднюю ось немного. Полноприводная трансмиссия не всегда работает в режиме 4x4 – на автомобиль устанавливался обычный Part Time без межосевого дифференциала. Машину с такой трансмиссией на твердом покрытии эксплуатировать нежелательно, так как можно вывести из строя раздаточную коробку. Система полного привода способна доставить владельцу Tahoe/Suburban больше всего хлопот. Иногда выходит из строя соленоид в переднем мосту, который отвечает за подключение переднего привода. Часто подтекают сальники хвостовика редуктора заднего моста и раздаточной коробки. Могут выйти из строя крестовины карданного вала. Но если не злоупотреблять частыми поездками по бездорожью, эти детали прослужат 60–80 тыс. км. Практически все автомобили имеют традиционную автоматическую КП, которая может продержаться до 300 тыс. км. Сказать что-либо о механических коробках сложно, так как они встречаются редко.

История

До: Chevrolet Blazer/Suburban 1987–1991 г. в.

01.91 Старт очередного поколения Chevrolet Suburban

01.95 3-дверную версию Blazer переименовали в Tahoe. Турбодизель 6,5 л сменил дизель 6,2 л

01.96 Раздаточная коробка Insta Trac. 5,7-литровый двигатель с многоточечным впрыском

01.99 Раздаточная коробка Auto Trac.

После: Новое семейство Chevrolet Tahoe/Suburban с 2000 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Chevrolet Suburban 5,7i, $	31125	28160	25195	22230	19285	16685
Пробег, тыс. км		112,5	130,5	148,5	166,5	184,5	202,5

Двигатели

Бензиновые 8-цилиндровые: **5,7 л (210 л. с.)** ◆ **5,7 л (258 л. с.)** ◆ **7,4 л (290 л. с.)**

Дизельные 8-цилиндровые: **6,2 л (130 л. с.)** ◆ **6,5 л Turbo (182 л. с.)**



Альтернатива:
Range Rover, Toyota Land Cruiser 80, Nissan Patrol Y60

Передняя подвеска Tahoe/Suburban торсионная, задняя – зависимая с неразрезным мостом. Обе отличаются завидной прочностью и долговечностью. Даже для замены обычных шаровых опор придется заехать на СТО не ранее 120–150 тыс. пробега. Все шарнирные соединения подвески Tahoe/Suburban нужно смазывать с помощью специальных масленок каждые 5 тыс. км. А если выйдет из строя подшипник передней ступицы, то придется его менять только в сборе со ступицей (около $350).

Итоги

+ **Мощный и тяговитый двигатель ● Большой ресурс узлов и агрегатов ● Вместительный салон и багажник ● Энергоемкая подвеска**

– **Большой расход топлива ● Подвеска требует регулярного смазывания ● Дорогие запчасти ● Большие габариты усложняют маневрирование ● Течи масла из узлов и агрегатов трансмиссии**

Для некоторых экземпляров характерны неисправности, связанные с рулевым механизмом, – выходит из строя сошка маятника, разбиваются наконечники рулевых тяг.

Тормозная система с ABS не должна доставлять особых хлопот. Для удобства контроля колодки оснащены датчиками износа, предупреждающими о необходимости замены.

Chevrolet Tahoe/Suburban – крепкая и выносливая машина, способная прослужить не один год. Правда, при покупке следует быть осторожным: вам могут предложить бывшего «вояку» – автомобиль сопровождения. Благодаря устрашающим габаритам, большой массе и мощным двигателям эта модель идеально подходит для охранных целей. При этом жесткие условия эксплуатации (рваный темп езды, большой пробег) буквально за 3-4 года доводят внедорожник до «клинической смерти». Определить «экс-телохранителя» можно по следам установки спецсигналов, рации или даже крепежа для оружия.

Honda HR-V

1999–2005





Honda HR-V совсем недавно перешла в разряд подержанных автомобилей. Однако накопленный семилетний опыт эксплуатации этой модели на наших дорогах позволяет дать оценку ее потребительским качествам.

Внешность Honda HR-V оригинальна. Клиновидный профиль и стильный спойлер на крыше придают машине стремительность и динамику, а зауженная передняя часть с круглыми глазами-фарами напоминает хитрую лисью мордочку. На рынке модель представлена двумя модификациями: короткобазной (2350 мм) 3-дверной и длиннобазной (2450 мм) 5-дверной, которая получила в Украине наибольшее распространение. У Honda HR-V оцинкованы несущий кузов и облицовочные панели, поэтому даже экземплярам первых годов выпуска коррозия не страшна. Объем багажника HR-V в 285 л средний по сравнению с конкурентами. Кстати, после поездки под дождем сразу из багажника лучше ничего не доставать – стекающие с высоко поднятой крышки капли воды попадают за шиворот.

В салоне запросто размещаются пять членов экипажа, хотя «3-дверка» менее удобна, чем «5-дверка». Из-за меньшей колесной базы колени сидящих сзади находятся почти вплотную к спинкам кресел первого ряда. Передним же пассажирам пристегиваться нелегко – ремни безопасности расположены слишком далеко и к ним приходится тянуться. Зато «5-дверка» лишена подобных неудобств, и по поводу эргономики ее салона особых замечаний нет. Высокая посадка в обеих версиях способствует хорошей обзорности. Все автомобили неплохо укомплектованы: центральный замок, электростеклоподъемники, электропривод и подогрев наружных зеркал, кондиционер, гидроусилитель руля, ABS и передние подушки безопасности. В более дорогих версиях наружные зеркала складываются, а передние сиденья оснащены подогревом.

Линейка силовых агрегатов Honda HR-V невелика: два бензиновых двигателя одинакового объема – 1,6 л. Первый «16-клапанник» выдает мощность в 105 л. с., а второй, оснащенный фирменной системой изменения фаз газораспределения VTEC, – 125 л. с. Менее слабый мотор предлагался в основном только для 3-дверных версий, более мощный – для 5-дверных. По утверждению специалистов фирменной СТО, в процессе эксплуатации оба двигателя зарекомендовали себя достаточно надежными.

Большинство автомобилей оснащены автоматическим бесступенчатым вариатором CVT, 5-ступенчатая «механика» встречается реже. Последняя очень неплоха, а вот вариаторы иногда становятся источником неприятностей: на некоторых машинах при пробеге свыше 120–140 тыс. км был отмечен выход из строя так называемого стартового сцепления. При частой езде по бездорожью дают течь сальники полуосей, а также появляется скрип при работе полного привода, который устраняется заменой масла в вискомуфте. HR-V – классический «паркетник». На нем применена система автоматически подключаемого полного привода, как на «старшем брате» CR-V. В обычном режиме HR-V – переднеприводный автомобиль. Крутящий момент к задним колесам передается с помощью электронно управляемой вискомуфты только в случае пробуксовки передних. Пониженный ряд передач и блокировки дифференциалов у HR-V отсутствуют.

История

01.99 Представлен 3-дверный универсал Honda HR-V
09.99 Выпуск 5-дверной модификации
01.00 125-сильный силовой агрегат для «5-дверки»
01.02 Рестайлинг
04.03 3-дверная версия снята с производства
10.05 Выпуск Honda HR-V прекращен

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2005	2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые						
	Honda HR-V 1.6i, $	-	-	17645	16305	15130	13955
	Honda HR-V 1.6i VTEC, $	23780	20910	19370	17890	16430	14935
Пробег, тыс. км		21,1	38,0	54,9	71,8	88,7	105,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л 16V (105 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V VTEC (125 л. с.)**



Альтернатива:
Mitsubishi Pajero Pinin, Toyota RAV-4 I, Subaru Forester I.

Благодаря разной величине колесной базы, общей массе и настройкам подвески «3-дверка» заметно жестче. «5-дверка» же отличается большей плавностью хода, продольная раскачка кузова здесь меньше, а реакции руля куда более спокойные. Обе модификации HR-V оснащены независимой передней подвеской типа McPherson и полузависимой задней с балкой, закрепленной на двух продольных рычагах с каждой стороны. Обе подвески короткоходные, из-за чего на пересеченной местности рано происходит диагональное вывешивание колес, но даже на наших дорогах ходовая вынослива.

Реечное рулевое управление, оснащенное усилителем, также живучее – наконечники рулевых тяг в среднем служат 100 тыс. км, а сами тяги – до 150 тыс. км.

Нет замечаний и к тормозной системе – она достаточно эффективна. А настройка ABS заслуживает отдельной похвалы – она очень корректна и не мешает процессу торможения, вступая в работу лишь в действительно критических ситуациях.

Покупку Honda HR-V мы рекомендуем тем, кто желает стать хозяином неординарного транспортного средства, которое подчеркивает изысканный вкус владельца. Эта модель будет вполне гармонично смотреться и на городских улицах, и на твердом проселке.

Итоги

+ Надежность большинства узлов и агрегатов ● Привлекательная внешность ● Хорошая комплектация ● Регулировка угла наклона спинок задних сидений ● Много карманов, бардачков и подстаканников ● Почти «легковая» управляемость ● Эффективные тормоза

– Замечания к эргономике 3-дверной версии ● Жесткая подвеска ● Посредственные внедорожные качества ● Возможные проблемы с вариатором и вискомуфтой

Honda CR-V I

1996–2002



Honda CR-V – классический «паркетник», который сочетает устойчивость и управляемость легковой машины с высоким дорожным просветом серьезного внедорожника (210 мм). Правда, далеко с твердых дорог на CR-V лучше не съезжать.



О том, что CR-V относится к «паркетникам», свидетельствует многое, но только не внешность. Четкие рубленые линии и внушительные габариты этого автомобиля заставляют задуматься: а не конкурент ли он Nissan Terrano или Mitsubishi Pajero Sport? Хотя по части комфорта CR-V им совсем не уступает. А возможно, и превосходит. В первую очередь отметим просторный салон. Здесь вольготно разместятся 5 человек. К их услугам множество ниш, ящичков, полочек, подстаканников. В версиях с автоматической КП селектор переключения передач вынесен на рулевую колонку, что позволяет перейти на задние сиденья, не покидая салона, тем более что пол автомобиля совершенно ровный (в версиях, оснащенных «механикой», рычаг находится на привычном месте). Повышает удобство пользования багажным отделением и отдельно открывающееся стекло 5-й двери.

CR-V выпускался исключительно в 5-дверной модификации. Причем сборка автомобиля, кроме Японии, производилась в Канаде – для Североамериканского континента. В Украине же чаще всего встречаются «японцы». Конструкция кузова может несколько разочаровать любителей крепких автомобилей – «паркетную» направленность с головой выдает отсутствие рамы и даже подрамников. Зато оцинкованный кузов отлично противостоит коррозии.

На четвертом году жизни модель решили несколько омолодить, что вылилось в незначительный рестайлинг внешности и интерьера. Послерестайлинговую версию проще всего узнать по нишам для противотуманных фонарей в переднем бампере. Более искушенные заметят подкорректированную решетку радиатора, другие бамперы и антенну, которую перенесли с переднего крыла на крышу. Незначительные изменения произошли и в салоне. Передние сиденья получили более развитую боковую поддержку, в отделке появились новые цвета. Кстати, любители посидеть на природе обнаружат во всех версиях CR-V небесполезную опцию – под крышкой багажника спрятан складной столик, который закрывает подпольную нишу.

Некоторые владельцы могут обеспокоиться, заметив, что прежде безукоризненно работавший кондиционер перестал поддерживать нужную температуру. А на СТО уверяют, что агрегат исправен. Причина в том, что внутрисалонный фильтр забивается и не пропускает охлажденный воздух. Производитель рекомендует менять эту деталь каждые 30 тысяч км, но в наших условиях это лучше делать через 10–15 тыс. км. К электронной «начинке» автомобиля претензий нет.

Honda CR-V первого поколения относится к немногим автомобилям, имеющим «на вооружении» всего один силовой агрегат. Все, на что может рассчитывать потребитель, – 2,0-литровый 16-клапанный бензиновый двигатель. Но огорчаться не стоит. Двигатель очень удачен – мотористы специализированных СТО отмечают, что, кроме замены масла и ремня ГРМ, им практически ничего не приходилось делать. Кстати, оригинальный ремень служит долгоя– до 100 тысяч км. Изначальная мощность мотора – 128 л. с. Чуть позже за счет установки впускного коллектора иной конструкции и перенастройки программы управления двигателем ее повысили до 146 л. с. Разгон от 0 до «сотни» занимает

История

01.96 Дебют первого поколения Honda CR-V. 2,0-литровый бензиновый мотор, АКП

01.97 CR-V оснастили механической КП

01.98 Мощность силового агрегата увеличена до 146 л. с.

01.00 Рестайлинг

После: Вторая генерация Honda CR-V с 2002 г.



Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Honda CR-V 2,0i (RD1), $	22150	19780	17890	16680	14830	13675
	Пробег, тыс. км	71,8	88,7	105,6	122,5	139,4	156,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 л (128 л. с.)** ◆ **2,0 л (146 л. с.)**

всего 10,5 секунды. Вот только на масле лучше не экономить. Высокооборотистые двигатели Honda не прощают безалаберной эксплуатации. А заботливому владельцу мотор верой и правдой прослужит более 300 тысяч км до капремонта.

Автомобиль комплектовался 5-ступенчатой механической и 4-ступенчатой автоматической коробками передач. На украинском рынке машин с этими агрегатами примерно поровну. Претензий к обоим типам КП у специалистов практически нет. Производитель рекомендует менять масло в АКП через 80 тысяч км, но наши мастера советуют делать это через 40 тысяч. В «механике» подобная операция понадобится только через 100 тысяч км. Трансмиссия вызывает несколько несущественных замечаний. Во многих экземплярах в заднем мосту скрипит редуктор. Проблема решается просто – его нужно промыть специальной жидкостью. Гораздо более серьезные неприятности у некоторых автомобилей возникают после 200 тысяч км пробега. Речь идет о выходе из строя передней крестовины карданного вала. Последняя – несъемная, и в случае поломки придется менять кардан целиком.

Кстати, чтобы убедиться в посредственных внедорожных возможностях автомобиля, не обязательно лезть под днище. Сделав небольшую «ревизию» салона, любитель «помесить грязь» обнаружит полное отсутствие рычага раздаточной коробки или кнопок блокировки дифференциалов. В обычном режиме CR-V ведет себя как переднеприводный автомобиль – 95% крутящего момента передается на переднюю ось. При проскальзывании передних колес автоматическая муфта с электронным управлением подключает задний мост. Он же включается при движении задним ходом.



Альтернатива: Toyota RAV-4 I, Suzuki Grand Vitara I, Kia Sportage I

Отсутствие рамы, независимая подвеска передних и задних колес автомобиля, уязвимость узлов ходовой при всевозможных сюрпризах вне дорог – все это не располагает к езде «по долинам и по взгорьям». Однако на трассах с твердым покрытием машина демонстрирует отменную управляемость и устойчивость, которые внедорожным «монстрам» вроде Nissan Patrol или Toyota Land Cruiser и не снились. Причем даже на наших дорогах подвеска способна служить долго – в среднем 150 тыс. км «ходят» сайлент-блоки продольных рычагов в задней подвеске. Производитель поставляет их только в сборе с рычагом (запчасть стоит около $300). Хотя при желании можно сэкономить, подыскав отдельно неоригинальную деталь (всего за $45). Высокой надежностью радуют и амортизаторы. Передние на многих автомобилях, даже с пробегом более 200 тысяч, не меняли до сих пор. Задние потребуют замены тысячам к 150-ти.

Рулевое управление с гидроусилителем тоже иногда требует затрат – приблизительно на 80 тысячах выходят из строя наконечники рулевых тяг. Чуть дольше продержатся сами рулевые тяги.

Тормозная система потребует внимания через 40 тыс. км – для замены передних тормозных колодок. Задние барабанные тормоза заявят о себе только после 100 тысяч км.

Покупку Honda CRV можно порекомендовать автолюбителям, которые чаще ездят в городе, а если покидают его пределы, то не для того, чтобы забираться в лес, прокладывать тропы в песках или участвовать в ралли-рейдах. К тому же следует учесть – запчасти и обслуживание этого «паркетника» обходятся недешево.

Итоги

+ «Легковое» поведение на дороге ● Просторный, комфортабельный салон ● Неплохие динамические показатели при невысоком расходе топлива ● Высокая надежность узлов и агрегатов ● Отсутствуют проблемы с обслуживанием

– Посредственные внедорожные возможности ● Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Возможные скрипы в редукторе заднего моста ● Возможны большие расходы при замене карданного вала

Jeep Wrangler YJ

1986–1997





Этот внедорожник – один из наследников легендарного Willys. Повседневная эксплуатация Wrangler – удел избранных, для которых стиль и приобщение к миру серьезных «офф-роад» важнее экономичности и комфорта.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Jeep Wrangler XJ 2,5, $	14860	13435	11990	10830	9885	8905
	Jeep Wrangler XJ 4,0, $	15200	14100	13480	12030	10840	9955
Пробег, тыс. км		119	133	147	161	175	189

Двигатели

Бензиновый 4-цилиндровый: **2,5 л (123 л. с.)**
6-цилиндровые: **4,0 л (185 л. с.)** ◆ **4,0 л (195 л. с.)**

Выпускался Wrangler всего с *одним кузовом – кабриолет*, установленным на лонжеронную раму, который мог быть с мягким или съемным пластиковым верхом. Большинство экземпляров и сегодня выглядит свежо благодаря качественному лакокрасочному покрытию. Да и склонность к коррозии не относится к основным недостаткам этого автомобиля.

Говорить об эргономике салона Wrangler как-то неуместно. Размещение по центру приборов вряд ли назовешь удобным. Тахометр и спидометр находятся возле рулевой колонки. Не лучшее решение и ползунковые регуляторы управления климатической установкой. Зато кожаная отделка интерьера многих экземпляров не имеет ничего общего с армейскими «прародителями». На заднем сплошном диване между выступающими внутрь колесными нишами поместятся только двое. Зимой можно не опасаться промерзнуть в салоне – мощная печка поддерживает необходимую температуру даже в самые лютые морозы. Но для суровых условий больше подойдет съемный пластиковый верх. Привередливых водителей вряд ли порадует неважная шумоизоляция, отсутствие электропривода крыши и плохая обзорность через пластиковые стекла.

Jeep Wrangler – один из немногих внедорожников, в гамме силовых агрегатов которого нет дизельных двигателей. Покупатель может выбирать только бензиновые моторы: прожорливый 2,5-литровый 4-цилиндровый или очень прожорливый 4,0-литровый 6-цилиндровый. Кстати, это аналоги двигателей, которые устанавливались на Jeep Cherokee. Второй силовой агрегат значительно выносливее и наделен огромным ресурсом. Машины с пробегом свыше 400 тысяч км вполне могут обойтись без внимания мотористов. 2,5-литровый «собрат» служит 300–350 тысяч км. Многих порадует, что для привода ГРМ применяется «долгоиграющая» цепь. Незначительные проблемы возможны лишь с выпускным коллектором, в котором могут появиться трещины.

Wrangler способен удовлетворить запросы не только любителей полного контроля над автомобилем, предпочитающих «механику», но и ценителей «автоматов». Довольно надежна 5-ступенчатая «механика», хотя на экземплярах с большим пробегом выходят из строя синхронизаторы второй передачи. Из-за недостаточной герметичности при форсировании водных препятствий внутрь КП проникает вода, что приводит к выходу ее из строя. Автоматическая коробка передач, которой *комплектовались варианты как с* 4-, так и 6-цилиндровыми моторами, достаточно живуча. К сожалению приверженцев постоянного полного привода, Wrangler комплектовался только трансмиссией Part Time 4WD, которая не оборудована межосевым дифференциалом. Езда на полном приводе по дорогам с твердым покрытием чревата растяжением дорогостоящей цепи «раздатки», а при особом «старании» водителя дело может закончиться полной заменой агрегата.

Подвеска у Wrangler самая классическая – спереди и сзади вместо пружин установлены рессоры, к которым подвешены неразрезные мосты. Для обычных дорог она достаточно жесткая. В процессе эксплуатации могут проседать задние рессоры на машинах тех владельцев, которые предпочитают поездки большой компанией. Правда, случаев, чтобы эти рессоры лопались, практически не было. При желании детали можно не покупать, а восстанавливать у гаражных «умельцев». *Другие элементы* ходовой достаточно надежны при условии регулярного смазывания – это касается рулевых наконечников и крестовин карданного вала. Внимание к этим узлам нужно проявлять каждые 7–10 тысяч км пробега, что обеспечит отсутствие каких-либо проблем.

К рулевому механизму и тормозам замечаний практически не бывает. Единственным недостатком можно считать отсутствие ABS на экземплярах, выпущенных до 1993 года. Да и позже система устанавливалась только в качестве дополнительной опции.

Покупатель Jeep Wrangler должен осознать несколько вещей. Во-первых, это исключительно мужской автомобиль как по своей философии, так и содержанию. Он не подходит для эксплуатации в качестве семейного экипажа или автомобиля для второй половины.

История

До: Jeep Wrangler CJ-5 1945–86 г. в.

01.86 Jeep Wrangler YJ
01.89 Замена трансмиссии NP207 на NP231
01.93 На 4,0-литровых версиях установка ABS под заказ
01.94 Предложена АКП и для версий с 2,5-литровым мотором
03.97 Выпуск Wrangler YJ прекращен

После: Wrangler TJ с 1997 г.

Итоги

+ Надежный 4,0-литровый двигатель ● Высокая стойкость кузова к коррозии ● Подходят многие запчасти от популярного Cherokee ● Хорошие внедорожные возможности

– Нет модификаций с дизельными моторами ● Жесткая рессорная подвеска ● Механическая коробка «не любит» водных препятствий ● Отсутствие б/у запчастей, невзаимозаменяемых с Cherokee



Альтернатива:
Suzuki Vitara, ВАЗ-21213 «Тайга», УАЗ-3151

Jeep Cherokee II

1984–2001





За выносливость и высокую ремонтопригодность специалисты называют Jeep Cherokee «автоматом Калашникова» на колесах.

Этот автомобиль появился на рынке сразу в нескольких модификациях: кроме 5-дверной, покупателю предложили и 3-дверную. Несмотря на то, что кузов Cherokee несущий, в его днище встроена небольшая лонжеронная рама. Усилив нижнюю часть кузова, конструкторы уделили меньше внимания крыше. В результате со временем появлялись трещины в области сварных швов крепления крыши и даже на лобовом стекле. В дальнейшем жесткость кузова повысили, и эта проблема была устранена. Экземпляры, выпущенные до 1990 года, подвержены коррозии. Позже защита была радикально улучшена за счет дополнительного гальванического покрытия.

Выбор силовых агрегатов не радует разнообразием. Один из лучших моторов – 4,0-литровая 6-цилиндровая рядная «шестерка». Благодаря удачной конструкции она достаточно живуча и вполне способна пробежать до 500 тысяч км. Необходимо также обратить внимание на выпускной коллектор, на котором после 80 – 100 тыс. км иногда появляются трещины. Реже на нашем рынке встречаются 2,5-литровые бензиновые агрегаты. В целом они надежны, хоть и не обеспечивают необходимой динамики. Ввозили в Украину и Cherokee, оснащенные 2,1-литровым турбодизелем Renault. При относительно низком расходе топлива он недостаточно динамичен. Мало на наших дорогах и 2,8-литровых бензиновых двигателей V6, которыми комплектовались Cherokee в период с 1984 по 1986 год.

Внедорожник оборудовался как механическими КП, так и автоматическими. 4-ступенчатый «автомат» AW4, которым комплектовались только модификации с 6-цилиндровыми моторами, достаточно надежен. Иногда лопаются шланги системы охлаждения масла в коробке передач, и практически вся смазка вытекает в течение нескольких минут. 3-ступенчатые АКП, которыми комплектовались только 4-цилиндровые модификации, – не лучший вариант. Выбор механических 4- и 5-ступенчатых КП довольно широк – ими комплектовались практически все силовые агрегаты. Они ходят без проблем и лишь после пробега в 250 тыс. км могут возникнуть затруднения при включении 2-й передачи из-за износа ее синхронизаторов.

На разные модификации Jeep Cherokee устанавливалось два типа трансмиссий: для кратковременного использования на бездорожье – Part Time 4WD и для постоянной езды на полном приводе с межосевым дифференциалом – Full Time 4WD. Особых замечаний к этим коробкам нет. Стоит лишь помнить, что агрегаты с Part Time 4WD (до 1986 года – раздаточная КП NP207, после – NP231) нельзя использовать на твердом покрытии. При разумной эксплуатации «раздатка» выдерживает до 300 тыс. км пробега. Некоторые модификации Cherokee оборудованы самоблокирующимся дифференциалом заднего моста.

Подвеска автомобиля из-за относительной простоты довольно вынослива. Неразрезные мосты спереди и сзади стойко выдерживают все испытания. Другие элементы практически не уступают им в надежности – вмешательство требуется не чаще, чем через 100 тыс. км. К этому сроку возможно проседание задних рессор.

Тормозная система автомобилей до 1992 года выпуска, оборудованная ABS фирмы Bendix, вместо вакуумного усилителя оснащалась усилителем с электронасосом, который довольно быстро выходил из строя, деактивируя тормоза.

Многолетний цикл выпуска модели объясняется невероятно удачной конструкцией. Цены на запчасти и обслуживание достаточно демократичны. Особенно с учетом заокеанского происхождения автомобиля.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Jeep Cherokee 2,5i, $	26570	23830	21225	18250	15440	12860
	Jeep Cherokee 4,0i, $	27305	23575	20490	17870	15540	13440
	Пробег, тыс. км	74,7	91,3	107,9	124,5	141,1	157,7
	Дизельные						
	Jeep Cherokee 2,5TD , $	24700	20180	18360	16900	14020	12375
	Пробег, тыс. км	74,7	91,3	107,9	124,5	141,1	157,7

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,5 л (118 л. с.)** ◆ **2,5 л (122 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,8 л V6 (115 л. с.)** ◆ **4,0 л (173 л. с.)** ◆ **4,0 л (184 л. с.)**.
Дизельные 4-цилиндр.: **2,1 л (85 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (116 л. с.)**.



Альтернатива:
Nissan Terrano, Opel Frontera (A), Toyota 4Ranner II

История

До: Jeep Cherokee 1974–1984 г. в.
1984 Дебют второго поколения модели
1985 Новый турбодизель
1986 2,5-литровый двигатель с центральным впрыском топлива. Старт Cherokee Limited Wagoneer
1987 Бензиновый двигатель объемом 4,0 л с многоточечным впрыском топлива. 4-ступенчатая АКП и раздаточные коробки NP231 и NP242
1992 Новая система ABS
1995 Airbag для водителя
1997 Рестайлинг интерьера и экстерьера
1998 Старт модификаций Classic и Limited. Установка 3-ступенчатой АКП с 4-цилиндровыми моторами
После: Третье поколение Jeep Cherokee /Liberty с 2001 г

Итоги

+ **Демократичная цена** ● **Высокая надежность двигателя и трансмиссии** ● **Хорошие внедорожные возможности** ● **Высокая ремонтопригодность**

– **Недостаточная жесткость (до 1994 г.) и коррозионная стойкость (до 1990 г.) кузова** ● **Трещины выпускного коллектора на 4,0-литровой модификации** ● **Проблемная тормозная система на автомобилях с ABS до 1992 года** ● **Высокий расход топлива у 4,0-литровых модификаций**

Jeep Grand Cherokee I 1992–1998





Jeep Grand Cherokee не нуждается в представлении отечественным автомобилистам. Когда-то он был визитной карточкой криминальных авторитетов. И даже сейчас к этому автомобилю относятся с опаской не только водители, но и гаишники.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Jeep Grand Cherokee 4,0i, $	**16560**	**14655**	**12840**	**11180**	**9655**	**8575**
	Jeep Grand Cherokee 5,2i, $	**16830**	**14810**	**12765**	**10910**	**9500**	**8385**
	Пробег, тыс. км	147,7	165,6	183,5	201,4	219,3	237,2
	Дизельные						
	Jeep Grand Cherokee 2,5 TD, $	**16375**	**14760**	**12570**	**10375**	**9180**	–
	Пробег, тыс. км	147,7	165,6	183,5	201,4	219,3	–

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндр.: **4,0 л (185 л. с.)**
8-цилиндр.: **5,2 л (223 л. с.)** ◆ **5,9 л (241 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,5 л Turbo (116 л. с.)**



Альтернатива:
Mitsubishi Pajero II, Toyota 4Runner II, Land Rover Discovery I

В отличие от классических внедорожников, Grand Cherokee имеет несущий кузов, да и сами создатели позиционировали его не как покорителя бездорожья, а как универсальный автомобиль, обладающий повышенной проходимостью и хорошими ходовыми характеристиками на твердом покрытии. Grand Cherokee выпускался и за океаном, и на австрийском заводе Steyr (версии для европейского рынка).

Салон большой, вместительный и очень комфортабельный. Особенно в комплектации Limited, которую отличает царство шикарной «мятой» кожи, многочисленные декоративные деревянные вставки, электроприводы стекол, наружных зеркал и передних сидений. На галерке менее удобно, чем впереди, поскольку спинка сидений не очень высокая и это создает неудобства, особенно при езде на большие расстояния. «Запаска» у Grand Cherokee расположена внутри багажника, возле левого крыла, что уменьшает полезную площадь грузового отделения.

Нередко после зимы кондиционер или климат-контроль выходят из строя. За то время, пока владельцы ими не пользуются, пересыхают и трескаются резиновые манжеты, пропуская фреон.

Автомобиль любили не только за престиж и респектабельность, но и за его мощные двигатели, обеспечивающие хорошие динамические показатели. В среднем моторесурс силовых агрегатов V8 дотягивает до 500 тыс. км, а V6 – 300–450 тыс. км. Цепь газораспределительного механизма бензиновых агрегатов в большинстве случаев выхаживает весь срок эксплуатации двигателя. В дизеле через каждые 30 тыс. км нужно регулировать тепловые зазоры клапанов. В 6- и 8-цилиндровых моторах может оказаться изношенным натяжной ролик ремня, вращающего генератор, водяной насос и компрессор кондиционера. В V6, выпущенных до 1997 года, долговечностью не отличается выпускной коллектор. Со временем в 8-цилиндровых моторах могут износиться резиновые опоры двигателя. Характерной особенностью всех Grand Cherokee является частый выход из строя топливного насоса. Отмечены также отказы клапана холостого хода и датчика положения дроссельной заслонки.

Большинство автомобилей, эксплуатируемых в Украине, оснащены 4-ступенчатыми автоматическими КП с трансмиссией типа Quadra Trac (постоянный полный привод и блокировка дифференциала). Хотя существуют и еще два вида трансмиссий: Select Trac (задний привод с подключаемым передним и блокировкой дифференциала) и Comand Trac (задний привод; режим полного привода включается кратковременно при скорости не более 40 км/ч; отсутствие межосевого дифференциала). Если в версии с трансмиссией Select Trac двигатель заводится не во всех положениях рычага «раздатки», то, скорее всего, вышел из строя датчик положения рычага раздаточной коробки. Если во время движения на полном приводе слышен металлический шум, значит, растянулась цепь «раздатки». А вообще, при покупке внедорожника обязательно следует потратиться на квалифицированную диагностику трансмиссии. Масляные потеки в районе КП и раздаточной коробки свидетельствуют о течи либо заднего сальника «автомата», либо переднего «раздатки».

Grand Cherokee имеет зависимую переднюю и заднюю подвески. Все детали ходовой крепкие и служат долго. Рулевое управление червячного типа всех экземпляров оснащено гидроусилителем, в котором могут дать течь сальники насоса. В тормозной системе не редкость приржавевший трос ручника.

Поскольку в прошлом хозяевами Grand Cherokee были люди опасной профессии, которые каждый день проживали как последний, то, соответственно, подобным образом они эксплуатировали и свои автомобили. Поэтому найти подержанный Grand Cherokee в хорошем состоянии очень сложно. Часто встречаются машины с перебитыми или уничтоженными номерами агрегатов. Кроме того, отметим, что Cherokee не предназначен для серьезных внедорожных покатушек, и если вам нужен действительно настоящий внедорожник, то остановите свой выбор на другом автомобиле повышенной проходимости.

История

До: Jeep Grand Wagonner 1962–1992 г. в.

01.92 Старт Jeep Grand Cherokee I
01.96 Модернизация
01.98 Наиболее мощный мотор V8 объемом 5,9 л

После: Jeep Grand Cherokee II 1998–2004 г. в.

Итоги

+ Долговечные моторы • Хорошие динамические показатели • Большой, вместительный и богато укомплектованный салон

– Изношенное состояние многих экземпляров • Высокая стоимость запчастей и обслуживания • Частый выход из строя топливных насосов • Посредственная проходимость • Высокий расход топлива

Kia Sportage I

1993–2004





В 1993 году многие именитые автопроизводители неожиданно получили серьезный удар от ранее мало выделявшейся корейской компании Kia Motors, выпустившей новый компактный внедорожник Sportage.

Автомобиль был представлен тремя модификациями: 5-дверным универсалом, его удлиненной версией Grand и кабриолетом, который у нас практически не встречается. Причем кузова Sportage установлены на мощной раме, как у классических внедорожников. Применение односторонней оцинковки при изготовлении всех кузовных панелей и заводская антикоррозионная обработка обеспечивают им надежную защиту от коррозии.

По просторности салон Sportage не уступает большинству своих конкурентов-одногодок. Традиционно сильной стороной корейских автомобилей является их богатая стандартная комплектация. В «базе» Sportage – кондиционер, гидроусилитель руля, четыре электростеклоподъемника, электрозеркала, центральный замок. Правда, электроника иногда бездействует вследствие окисления контактов.

Объем багажника в 373 л нельзя назвать особо внушительным, поэтому практичным автолюбителям рекомендуется модификация Grand, в которой за счет удлинения заднего свеса «походный» размер багажника увеличили до 670 л.

Все силовые агрегаты Sportage выпущены по лицензии Mazda и наделены высокой «японской» надежностью, поэтому «выхаживают» до капремонта не менее 300 тыс. км. Благодаря конструктивным особенностям бензиновых двигателей – выточкам в днищах поршней – не слишком заботливые владельцы ограждены от неприятностей, связанных с ремонтом агрегата при обрыве ремня ГРМ. А вот дизели такими преимуществами не обладают. Рекомендуемый срок замены ремня ГРМ на всех двигателях – каждые 60 тыс. км. В моторах с большим пробегом может прогореть прокладка выпускного колектора. Отмечен также выход из строя регулятора холостого хода.

Поскольку Sportage оснащены трансмиссией Part Time 4WD, не имеющей межосевого дифференциала, чаще они ездят как обычные «заднеприводники». Полный привод не рекомендуется подключать на твердом покрытии – это приводит к повышенному износу трансмиссии и шин, а также заметно ухудшает управляемость. Хотя на бездорожье Sportage запросто даст фору обычным «паркетникам» – в его арсенале «раздатка» с пониженным рядом передач, а в некоторых версиях еще и блокировка заднего межколесного дифференциала. При выборе автомобиля желательно остановить свой выбор на модификациях со ступичными муфтами подключения переднего моста (подключаются вручную) или автоматическими муфтами (включаются рычагом раздаточной коробки). Вакуумные муфты (устанавливались после 1998 года), позволяющие подключать переднюю ось на скорости до 80 км/ч, зарекомендовали себя ненадежными. Нередко нарушается герметичность сальника этого узла, что приводит к преждевременному выходу муфты из строя.

Автоматические КП встречаются редко. В механической коробке передач долговечностью не отличается сальник кулисы рычага переключения передач (запчасть – $5, работа, которая требует снятия КП, – $100).

История

01.93 Начало производства Kia Sportage в Корее
01.94 Стартует выпуск в Германии
02.95 Установка турбодизеля 2,0 л
01.98 Рестайлинг модели. Серийная установка ABS

После: **KIA Sportage второго поколения с 2004 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000	1999
	Бензиновые						
	Kia Sportage 2,0i , $	-	14560	12890	12050	11380	10890
	Kia Sportage 2,0i 16V , $	16700	15800	14930	13075	12215	11450
	Пробег, тыс. км	42,5	61,4	80,3	99,2	118,1	137,0
	Дизельные						
	Kia Sportage 2.0 TD , $	18370	17060	15780	14440	13130	12050
	Пробег, тыс. км	42,5	61,4	80,3	99,2	118,1	137,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (95 л. с.), 2,0 л 16V (128 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,2 л (68 л. с.), 2,0 л Turbo (83 л. с.)**



Альтернатива: Suzuki Vitara, Toyota RAV-4 I, Honda CR-V I

Передняя независимая подвеска служит долго. Ее особенность – верхняя шаровая опора меняется вместе с рычагом (запчасть – $60). Слабое место задней зависимой подвески – недолговечные пружины, которые часто ломаются. При экстремальном вождении быстро выходят из строя втулки маятника рулевого механизма (запчасть – $20).

Тормозная система оснащена передними дисковыми механизмами и задними барабанными. Повышает ее эффективность система ABS, которая после 1998 года вошла в список стандартного оборудования.

Мощная лонжеронная рама, полный привод, наличие пониженного ряда в «раздатке», клиренс 200 мм – все это свидетельствует о серьезных внедорожных амбициях Sportage. Однако не стоит воспринимать его как бескомпромиссного покорителя бездорожья. Там, где «резвятся» Toyota Land Cruiser или Land Rover Defender, владельцу корейского автомобиля делать нечего.

Выезд на пикник, поездки на дачу, пляжные прогулки – вот основные сферы использования внедорожных качеств Sportage. С другой стороны, владелец может успокаивать себя тем, что за эксплуатацию своего «гнедого» он платит гораздо меньше, чем обладатели серьезных «проходимцев».

Итоги

+ **Доступная цена автомобиля • Богатая стандартная комплектация • Рамная конструкция кузова • *Хорошая маневренность***

– **Невысокая надежность вакуумных муфт подключения переднего привода • Маленький объем багажника (кроме версии Grand) • Недостаток простора на задних сидениях**

Land Rover Freelander I

1997–2003





Так уж сложилось, что большинство «паркетников» – выходцы с Востока. Отстаивать честь Запада в этом сегменте рынка призван «рожденный свободным» (так в вольном переводе звучит название модели) Land Rover Freelander.

На первый взгляд Freelander не похож на «паркетника». Мощный пластиковый обвес по периметру кузова, клиренс в 18,5 см, алюминиевые щиты основных узлов и постоянный полный привод убеждают в серьезных внедорожных возможностях автомобиля. Но более близкое знакомство с конструкцией говорит об обратном. Кузов Freelander – несущий. Раздаточная коробка с пониженным рядом передач, как и блокировки межколесных дифференциалов, не предусмотрены. Нет также и жесткой блокировки межосевого «дифа». Встроенная в него вискомуфта перераспределяет крутящий момент между осями, обеспечивая лучшее сцепление с дорогой. Вместе с тем некоторые функции привычных элементов внедорожной трансмиссии выполняет электроника. К примеру, блокировку межколесных дифференциалов имитирует антипробуксовочная система. HDC (Hill Descent Control) обеспечивает устойчивое и равномерное движение на крутых спусках. Впервые эту систему применили именно на Freelander, а затем она перекочевала на более респектабельные Discovery и Range Rover. При задействовании HDC скорость автоматически поддерживается на уровне 7–9 км/ч, в зависимости от крутизны склона. Если выключить передачу, задействовать любую другую вместо первой или задней, нажать на педаль тормоза, пиктограмма зеленого автомобильчика на щитке приборов замигает, сообщая, что система деактивирована.

Кстати, присмотревшись к некоторым показателям Freelander, усомнишься в его скромных размерах. К примеру, колесная база на несколько сантиметров больше, чем у Discovery. Визуальную компактность автомобиля подчеркивают небольшие передний и задние свесы. Они же обеспечивают неплохую геометрическую проходимость. К слову, огромные боковые двери 3-дверной модификации позволяют пассажирам без акробатических трюков попасть во второй ряд. Пластиковый верх «трехдверки» можно снимать, превращая автомобиль в некое подобие кабриолета. Существует и вариант со съемным мягким тентом.

Передняя панель Freelander и в особенности щиток приборов с клавишами на обрамлении напоминают Discovery, а плоские карты дверей с непритязательными ручками – Defender. Удобные в меру жесткие сиденья расположены достаточно высоко, и при этом места над головой остается вполне достаточно. Водитель же получает великолепный обзор как вперед, так и назад.

Линейка силовых агрегатов состоит из трех моторов. Наиболее доступная модификация оснащена 1,8-литровым бензиновым двигателем. Для ценителей повышенной мощности подойдет 2,5-литровая версия с двигателем Rover V6, который дорабатывался BMW. Кстати, наиболее мощная модификация выделяется и внешне. Чтобы втиснуть в подкапотное пространство большой двигатель, пришлось несколько увеличить фронтальную часть, которая теперь выглядит более внушительно. Тем не менее за повышенную респектабельность придется расплачиваться не только высоким расходом топлива (в городе более 17 литров), а и более высокой стоимостью обслуживания и ремонта. Нередко встречаются и версии с 2,0-литровым турбодизелем, оснащенные в 2002 году современной системой Common Rail, в которой дорогостоящий ТНВД заменили насос-форсунки.

Большинство Freelander оборудованы 5-ступенчатой механической трансмиссией. Пока особых претензий к этому узлу не было. Не доставит хлопот и 4-диапазонный «автомат» Steptronic, которым комплектуется 2,5-литровая модификация.

Независимая подвеска всех колес не должна серьезно опустошить кошелек владельца, даже если автомобиль эксплуатируется в экстремальных режимах. Подвеска вполне ремонтопригодна, и цены на запчасти почти такие же, как и у Honda CR-V или Toyota RAV-4.

Freelander – неплохой универсальный автомобиль, на котором удобно ездить как по асфальтированным дорогам, так и за их пределами, хотя, конечно, для серьезных ралли-рейдов он не предназначен. В Украине сервисная сеть не слишком развита, поэтому могут возникнуть проблемы с поиском нужных запчастей. Да и стоимость самих деталей и обслуживания низкой не назовешь.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Land Rover Freelander 1,8i, $	23165	21205	19420	17685	16170	15005
	Пробег, тыс. км	60,8	79,5	98,2	116,9	135,6	154,3
	Дизельные						
	Land Rover Freelander 2,0 Td, $	26345	23825	21305	18785	16260	13470
	Пробег, тыс. км	60,8	79,5	98,2	116,9	135,6	154,3

Двигатели

Бензиновый 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (117 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,5 л V6 24V (177 л. с.)**

Дизельный 4-цилиндр.: **2,0 л Turbo (112 л. с.)**



Альтернатива:
Toyota RAV-4 I, Honda CR-V I, Suzuki Grand Vitara I

История

01.97 Старт Land Rover Freelander I
01.02 Установка системы Common Rail
После: **Land Rover Freelander II 2003–2006 г. в.**

Итоги

Плюсы: Неплохой внедорожный арсенал • Просторный салон • Силовые агрегаты на любой вкус

Минусы: Слабо развитая сервисная сеть • Высокая стоимость автомобиля • Большой расход топлива у 2,5-литровой модификации

Land Rover Discovery I

1989–1998





Автомобилистам, которым не дают покоя лавры участников Camel Trophy, английский производитель предлагает свой бескомпромиссный продукт.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Land Rover Discovery 3,9i V8, $	**18350**	**16440**	**14840**	**13415**	**12085**	**11045**
Пробег, тыс. км		139,4	156,3	173,2	190,1	207,0	223,9
	Дизельные						
	Land Rover Discovery 2,5 TDi, $	**17095**	**15540**	**14100**	**12725**	**11410**	**10105**
Пробег, тыс. км		139,4	156,3	173,2	190,1	207,0	223,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (136 л. с.)**
8-цилиндр.: **3,5 л (152 л. с.)** ◆ **3,9 л (182 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,5 л (107 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (113 л. с.)**

В свое время модель Discovery стала знаковой в линейке Land Rover: между утилитарным Defender и роскошным Range Rover появилась «золотая середина». И настолько удачная, что ее популярность высока до сих пор.

Как и подобает классическим внедорожникам, в основе Discovery лежит лонжеронная рама, на которой смонтированы 3- и 5-дверные кузова. Визитка марки Land Rover – внешние алюминиевые панели. Это решение имеет как свои преимущества, так и недостатки. Если автомобиль эксплуатировался на дорогах, где не принято использовать солевые смеси, то коррозийная стойкость кузова выше всяких похвал. Но при воздействии соли в местах соприкосновения алюминия со сталью возникает электрохимическая коррозия, которая бывает более опасной, чем в случае с обычным стальным кузовом. От воздействия соли страдают нижние кромки дверей (особенно задней). Кроме того, следует знать, что в случае аварии восстановить облицовку алюминиевого кузова намного сложнее, чем стального. Одним из недостатков Discovery можно назвать посредственное качество резиновых уплотнителей дверей, которые через 7-8 лет эксплуатации покрываются трещинами, требуя замены.

Подход к формированию гаммы моторов, предлагаемых в свое время для Discovery, отличался некоторыми крайностями. С одной стороны, в нее входили явно слабоватые 2,0-литровый 4-цилиндровый бензиновый мотор и 2,5-литровый турбодизель. А если требовалась чуть лучшая динамика, приходилось выбирать 8-цилиндровый бензиновый V8 объемом 3,5 или 3,9 л. Редко встречаются на наших дорогах 2,0-литровые модификации. А это значительно усложняет их техническое обслуживание и ремонт. Более распространенный 2,5-литровый турбодизель также отличается скромным по меркам оффроад аппетитом, но и его динамика в 18 секунд до 100 км/ч выглядит недостаточной. Какие-либо серьезные проблемы для этого мотора не характерны. Более мощный бензиновый двигатель V8 с некоторыми изменениями перекочевал на Discovery с респектабельного Range Rover. Оборотной стороной медали в этом случае становится высокий расход топлива – 25 литров на 100 км в городских условиях. Этот агрегат страдает характерной «болезнью» – люфтом распредвала после 100–150 тыс. км пробега.

Трансмиссия Land Rover Discovery как нельзя лучше приспособлена для езды по бездорожью. Неразрезные балки мостов, постоянный полный привод, возможность блокировки межосевого дифференциала, наличие пониженного ряда передач – все это обеспечивает не только хорошую проходимость, но и служит залогом надежности. Но не стоит терять бдительность. Пристального внимания требуют поворотные кулаки, которые при активном использовании автомобиля вне асфальтированных дорог зачастую получают механические повреждения. Соответственно, разрушаются пыльники и сальник кулака. Результат попадания грязи внутрь моста предсказать нетрудно.

Автоматические коробки ZF, которыми, как правило, комплектовались мощные 8-цилиндровые версии, практически беспроблемны. А вот 5-ступенчатая «механика», выпущенная после 1994 года, при пробеге 100 тыс. км может начать «сыпаться». В первую очередь выходит из строя синхронизатор второй передачи.

Зависимая подвеска делает ходовую часть Discovery очень надежной. При пробеге в 100–120 тыс. км, вероятно, выйдут из строя амортизаторы. После 150 тыс. км не исключено проседание пружин. Но благодаря пружинам подвеска несколько мягче, чем у некоторых конкурентов с рессорами сзади.

Единственной проблемой в рулевом механизме является течь сальника редуктора, который можно заменить, хотя многие просто ограничиваются доливом рабочей жидкости.

В тормозной системе стоит обращать внимание на тормозные диски. Дело в том, что в Discovery применили ноу-хау того времени – дисковые тормоза всех колес. И если автомобили активно использовались на бездорожье, диски могут иметь серьезные механические повреждения из-за попадания грязи и мелких камней.

Discovery больше подходит поклонникам активных внедорожных рейдов, которые по достоинству смогут оценить возможности этой машины и, главное, готовы за это платить.

История

01.89 Показ Land Rover Discovery I с 3-дверным кузовом
01.90 5-дверная модификация
01.91 2,5-литровый турбодизель с 4-ступенчатой АКП
01.93 2,0-литровая бензиновая модификация
01.94 Рестайлинг

После: Land Rover Discovery II 1998–2004 г. в.

Итоги

⊕ **Хорошие внедорожные возможности • Более низкая по сравнению с конкурентами цена • Выносливая подвеска • Надежная автоматическая трансмиссия**

⊖ **Возникновение электрохимической коррозии • Внушительный аппетит 8-цилиндрового двигателя • Повышенный износ поворотных кулаков переднего моста • Недостаточно надежная «механика» экземпляров после 1994 г. в.**



Альтернатива:
Jeep Grand Cherokee I,
Mitsubishi Pajero II, Toyota 4Runner II

Mercedes G-Klasse

с 1979



Несмотря на то что первые экземпляры Mercedes G-Klasse увидели свет 28 лет назад, эта модель до сих пор успешно продается и планов снимать ее с производства у компании нет. Залог успеха – отменное качество, высокий комфорт и выдающиеся внедорожные характеристики.



Как и подобает классическому внедорожнику, кузова G-Klasse смонтированы на мощной раме. Чаще всего встречаются 5-дверные универсалы, значительно реже – 3-дверные универсалы, а вот кабриолеты можно отнести к разряду экзотики.

Спроектированный еще в конце 70-х годов угловатый кузов «кубика» (так прозвали внедорожник отечественные автомобилисты) при езде на высоких скоростях становится причиной посторонних шумов. Хотя этот пережиток прошлого с лихвой компенсируется удобным и в большинстве автомобилей под завязку «нафаршированным» салоном. Кстати, обратите внимание, что в багажном отделении «5-дверки» могли устанавливаться дополнительные сиденья, позволяющие при необходимости разместиться еще двум членам экипажа.

Вникая в «сердечные» дела внедорожника, сразу скажем, что практически все силовые агрегаты «по-мерседесовски» надежны и неприхотливы. Конечно, определенные сюрпризы они могут преподносить, но только тем владельцам, которые решили, что раз это машина с трехлучевой звездой на капоте, то ее обслуживание – пустая трата времени. Автомобили 90-х годов выпуска комплектовались довольно внушительной гаммой силовых агрегатов. Базовой выступала 2,3-литровая бензиновая версия. Стоит хорошенько подумать, прежде чем покупать вариант с подобным «слабаком». Несмотря на относительно низкую цену машины, вы получите не резвую «лошадку», а медлительного «мерина». Мало кого устроит динамика 18,5 секунды до «сотни» и максимальная скорость 150 км/ч. Утешением может стать только средний расход топлива в 12 литров на 100 км.

3,2-литровый бензиновый мотор предпочтительнее. С ним динамика возрастает до вполне приемлемых 12 секунд. В эксплуатации он почти беспроблемный. Правда, в вариантах, выпущенных до 1997 года, использовался рядный двигатель. Эти 6-цилиндровые агрегаты очень восприимчивы к перегреву. Подобное расположение цилиндров при нарушении температурного режима становится причиной того, что головку блока «ведет». Игнорирование чистки радиатора или контроля уровня тосола неминуемо закончится перегревом, который повлечет за собой шлифовку головки блока или даже капитальный ремонт двигателя. После 1997 года на «Гелендвагены» стали устанавливать V-образные шестерки, и проблема отпала сама собой. Этот вариант предпочтительнее еще и потому, что двигатели отлично сбалансированы и радуют практически бесшумной работой. 5,0-литровый бензиновый V8 флагманской версии G500 как нельзя лучше подходит роскошному джипу. Он обеспечивает ураганную динамику на трассе, а высокий крутящий момент позволяет выбраться из любой топи.

История

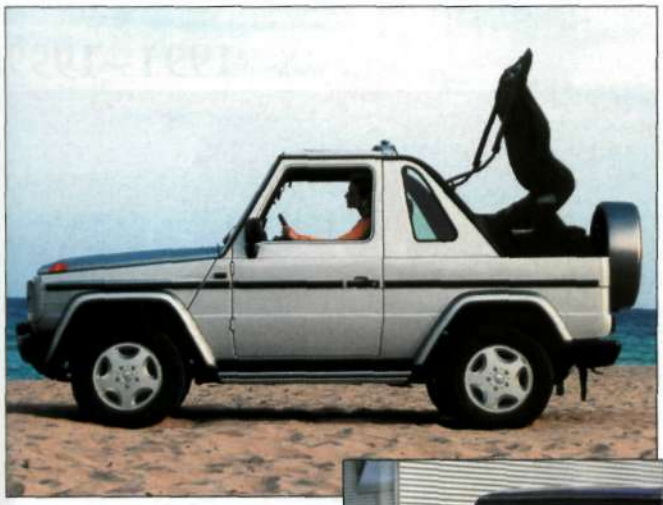
01.79 Начало производства Mercedes G-Klasse 460

08.89 Модификация 463 с обновленной внешностью и салоном. Новый бензиновый мотор 2,3 л (125 л. с.) и дизель 2,9 л (95 л. с.)

01.96 На кабриолете появился электропривод тента. Турбодизель 3,5 л (136 л. с.) заменили на 3,0 л (177 л. с.)

04.98 Самая престижная 5,0-литровая модификация G500

01.01 Очередная модернизация. В салоне появилось новое торпедо



Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Mercedes G-500 5,0, $	**97820**	**87450**	**77295**	**67480**	**59830**	**52420**
Пробег, тыс. км		4,8	24,0	43,2	62,4	81,6	100,6
	Дизельные						
	Mercedes G-400 4,0 CDi, $	**91230**	**83980**	**75855**	**68275**	**61165**	**54130**
Пробег, тыс. км		4,8	24,0	43,2	62,4	81,6	100,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,3 л (125 л. с.)** 6-цилиндр.: **3,0 л (170 л. с.)** ◆ **3,2 л (211 л. с.)** 8-цилиндр.: **5,0 л (241 л. с.)**

Дизельные 5-цилиндр.: **2,7 Turbo (156 л. с.)** ◆ **2,9 л (95 л. с.)** 6-цилиндр.: **3,0 л (122л. с.)** ◆ **3,0 л Turbo (177 л. с.)** ◆ **3,5 л Turbo (136 л. с.)** ◆ **3,5 л Turbo (211 л. с.)** 8-цилиндр.: **4,0 л Turbo (250 л. с.)**



О расходе топлива, правда, лучше умолчать. Но этот двигатель практически беспроблемный.

Немало машин, колесящих по нашим дорогам, оборудованы дизельными агрегатами. На внедорожниках 1990–1998 г. в. чаще всего устанавливались 3,0-литровые атмосферные и турбированные дизели, а также 3,5-литровые турбодизели. Максимальной живучестью отличается атмосферный вариант, но здесь в жертву принесена динамика. У турбодизелей случаются неполадки с турбиной. Многие владельцы забывают подождать несколько минут после остановки автомобиля и заглушают двигатель сразу. Поэтому лучше не поскупиться на установку турботаймера (устройства, позволяющего двигателю работать после остановки заданное количество времени). Замена «убитого» узла будет стоить намного дороже.

«Кубики» отличаются поразительной проходимостью благодаря высокой энерговооруженности. Так, все они оснащены постоянным полным приводом, пониженным рядом передач, блокировками межосевого и межколесных дифференциалов. «Безнаказному» лихачеству на бездорожье способствует также защита рулевых тяг и бензобака специальными металлическими щитами. А коробка, «раздатка» и карданы вообще спрятаны внутри рамы и даже при посадке «на брюхо» риск серьезных «травм» минимален. К тому же благодаря синхронизированной раздаточной коробке включить пониженную передачу можно даже во время движения. Достаточно задать необходимый режим рычагом «раздатки», который установлен за рукояткой управления КП. Но те, кто чересчур увлекается ралли-рейдами, могут столкнуться с проблемами. Так, из-за повышенных нагрузок выходят из строя крестовины карданного вала. И если в других автомобилях они съемные, то у G-Klasse их меняют только в сборе с карданным валом. Правда, если крестовину регулярно смазывать через специальные масленки, то узел способен выходить более 150 тыс. км. Излишне агрессивная езда на автомобилях с мощными 3,2- и 5,0-литровыми двигателями может вывести из строя сателлиты межосевого дифференциала. Но чтобы довести узел до поломки, действительно нужно «постараться».

Несмотря на то что идеальный выбор для внедорожника – механическая коробка передач, на большинстве «Гелендвагенов» установлены 4- или 5-ступенчатые автоматические КП. Что ж, действительно, несолидно в Mercedes манипулировать рычагом. Тем более что автоматы очень надежны. Хотя то же самое можно сказать и о 5-ступенчатой механической КП.

Передняя и задняя подвески – зависимые, на продольных рычагах с поперечной реактивной тягой. В качестве упругих элементов используются пружины, а передний мост снабжен стабилизатором поперечной устойчивости. Подвеска очень проста, что обеспечивает ей высокий запас прочности и надежности. Однако не стоит слишком усердствовать. Чуть более 100 тыс. км «выходят» амортизаторы. После 120 тыс. км стуком напомнят о себе сайлент-блоки тяг, которые крепят мосты к раме.

Рулевой механизм типа винт–гайка с гидроусилителем не будет огорчать частыми «капризами». Лишь после пробега в 150 тыс. км может потребовать замены демпфер рулевой колонки. А вот наконечники рулевых тяг придется менять чаще – в среднем каждые 80 тыс. км.

Тормозная система «в базе» оборудована ABS. Кстати, чтобы электронный помощник при «штурме» бездорожья не мешал контролировать машину, после включения понижающей передачи он автоматически деактивируется.

Mercedes G-Klasse – один из лучших внедорожников. Но он требует заботливого отношения и регулярного обслуживания, которое стоит достаточно дорого. При покупке «кубика» нужно быть предельно внимательным – вам могут предложить криминальный экземпляр (угнанный, с перебитым номером кузова) или же бывшего «телохранителя» (машину сопровождения VIP-персон), находящегося в плохом техсостоянии.



Альтернатива: Mitsubishi Pagero, Nissan Patrol, Toyota Land Cruiser

Итоги

Плюсы: Престиж автомобиля • Богато укомплектованный салон • Высокая надежность конструкции, узлов и агрегатов • Впечатляющие внедорожные возможности • Широкая гамма двигателей

Минусы: Высокая стоимость автомобиля, обслуживания и запчастей • Много экземпляров с криминальной историей • Большой пробег • Плохая аэродинамика кузова • Недостаток мощности у 2,3-литрового бензинового и 3,0-литрового дизельного силовых агрегатов

Mitsubishi Pajero II

1991–1999



Приличная динамика, хорошая управляемость, что, кстати, для джипа совсем не характерно, и высокая проходимость позволили Mitsubishi Pajero II занять достойное место в элите дорогих внедорожников и надолго стать одним из лидеров продаж.

Pajero выпускался с тремя типами кузовов и с таким же количеством уровней оснащения. У нас чаще всего встречаются 3- и 5-дверные универсалы, а вот найти 3-дверный кабриолет (Canvas Top) практически невозможно. Как и подобает классическим внедорожникам, Pajero имеет рамную конструкцию кузова. Увидеть ржавчину на автомобилях даже первых годов выпуска вам вряд ли удастся. Кроме того, с 1994 года кузова машины подвергались двусторонней оцинковке.

При покупке автомобиля с особым вниманием нужно отнестись к внедорожникам из стран Ближнего и Среднего Востока. Учитывая особенности жаркого климата, их специально оснащали не очень мощными стартерами и генераторами, менее емкими аккумуляторами и иным блоком управления двигателем. В систему охлаждения монтировался радиатор повышенного объема, более мощный водяной насос, иной термостат, отсутствовала задняя «печка». Естественно, «южанин» мало приспособлен к нашим климатическим условиям. Внешне ближневосточные машины выделяются обилием хрома на зеркалах заднего вида и бамперах, а также пестрой раскраской.

Салон, как и полагается полноразмерному внедорожнику, подкупает просторностью. Повышает комфорт и богатая комплектация многих автомобилей, эксплуатируемых в Украине (версии GLS). По сравнению с конкурентами «походный» объем багажного отделения (с установленными сиденьями второго ряда) наиболее распространенной 5-дверной модификации один из наименьших (350 л). Кстати, эта версия комплектовалась третьим рядом сидений, делавшим автомобиль 7-местным.



Pajero оснащался 4-цилиндровыми моторами – турбодизелями объемом 2,5 л, 2,8 л и бензиновым 2,4 л, а также бензиновыми 6-цилиндровыми двигателями объемом 3,0 и 3,5 литра. Бензиновые агрегаты, при их совсем не скромном аппетите (в городе могут потреблять до 18 л), обладают внушительным ресурсом: 500 тыс. пробега до капремонта – для них почти норма. А вот турбодизели этим похвастать не могут и после 250 тыс. км, как правило, требуют вмешательства мотористов. Особо стоит выделить 2,8-литровый турбодизель. Этот агрегат при умеренном потреблении топлива позволяет почти двухтонному автомобилю уверенно чувствовать себя в городском потоке. К тому же только у него газораспределительный механизм приводится в действие цепью, выдерживающей более 200 тыс. км. В других моторах применяется ремень ГРМ, который ме-

История

До: Mitsubishi Pajero I 1982–91 г. в.

05.91 Дебют Mitsubishi Pajero II

04.94 2,8-литровый турбодизель и 3,5-литровый бензиновый мотор

04.95 Новый 3,0-литровый бензиновый мотор

08.97 Модель GLS предлагается в обновленном кузове Модификации с обозначением Classic продолжают выпускаться. В серийное оснащение вошли две подушки безопасности

После: Mitsubishi Pajero III 1999–2006 г. в.



Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Mitsubishi Pajero 2,4i, $	16285	14885	13615	12370	11245	10240
	Mitsubishi Pajero 3,0i, $	20620	18190	15905	13900	12060	10485
Пробег, тыс. км		131,9	150,2	168,3	186,5	204,8	222,9
	Дизельные						
	Mitsubishi Pajero II 2,8 TD, $	18855	17480	16025	14565	13115	11770
Пробег, тыс. км		131,9	150,2	168,3	186,5	204,8	222,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,4 л (145 л. с.)**
6-цилиндр.: **3,0 л (177 л. с.)** ◆ **3,5 л (194/208/245/280 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,5 л Turbo (85 л. с.)** ◆ **2,8л Turbo (125 л. с.)**



няют через 90 тыс. км. Его замена – операция не из дешевых. Чтобы ее произвести, нужно «выпотрошить» практически весь моторный отсек, за исключением разве что снятия самого двигателя.

В 2,5-литровом турбодизеле при использовании некачественного топлива засоряется топливный насос и приходит в негодность механизм, отвечающий за установку угла опережения впрыска топлива. Вследствие этого топливная смесь догорает уже в выпускном коллекторе, а это приводит к выходу из строя его прокладки или даже всего коллектора. К турбине претензий практически нет. При правильной эксплуатации ее хватит почти на весь срок службы двигателя.

На Pajero второго поколения устанавливались два типа трансмиссии – Part Time 4WD и Super Select 4WD. Первая позволяет использовать полный привод только на бездорожье и скользких дорогах, поскольку у нее отсутствует межосевой дифференциал, а раздаточная коробка компенсирует разницу во вращении передних и задних колес за счет их принудительного проскальзывания. Частая езда с включенным полным приводом по твердому покрытию приводит к повышенному износу шин и преждевременному выходу из строя трансмиссии.

Иное дело Super Select 4WD. Она может работать в пяти режимах: 2H – привод на задние колеса, 4H – постоянный полный привод; 4HLc – постоянный полный привод с заблокированным межосевым дифференциалом; N – нейтраль; 4LLc – полный привод с жестко заблокированным межосевым дифференциалом и включенная понижающая передача в трансмиссии. Благодаря наличию межосевого дифференциала с вискомуфтой режим 4H позволяет использовать полный привод на сухом асфальте. Внедорожники с Super Select обычно комплектовались принудительно блокируемым задним межколесным дифференциалом.

Pajero оборудовался достаточно надежными 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими коробками передач, которые не доставляют хлопот при своевременном обслуживании. В «механике» меняют смазку каждые 40 тыс. км, а в «автоматах» – 60 тыс. км. Единственное замечание может быть к механической коробке V5MT1. Она изначально разрабатывалась для коммерческих автомобилей и отличается несколько повышенной шумностью в работе. Надо отметить, трансмиссия достойно выдерживает особенности отечественной эксплуатации. Но не стоит испытывать ее на прочность.

Конструкторы Mitsubishi пожертвовали проходимостью в пользу управляемости и установили на Pajero независимую переднюю подвеску на торсионах. Водителя, предпочитающего спокойный стиль езды, замена сайлент-блоков может побеспокоить только через 100– 150 тыс. км. Шаровые опоры менее надежны, их предел – 40–50 тысяч. Кстати, они снабжены масленками и требуют регулярного «шприцевания» (смазывания) через 10 тыс. км. Амортизаторы долговечны и «ходят», как правило, 150 тыс. км и более. Автомобиль комплектовался двумя типами амортизаторов: обычными и с регулируемой степенью жесткости. Последние стоят почти в три раза дороже. Впрочем, при желании вместо регулируемых амортизаторов можно установить традиционные.

В рулевой рейке, оборудованной гидроусилителем, со временем может дать течь сальник рулевого вала. Если вовремя его не заменить, в итоге это почти наверняка приведет к выходу из строя вала. Не отличаются долговечностью и втулки маятника рулевого механизма. А вот наконечники рулевых тяг – достаточно надежный узел, имеющий ресурс до 80 тыс. км пробега.

Mitsubishi Pajero – золотая середина для тех автомобилистов, которым необходимо эксплуатировать свою машину как на асфальте, так и на бездорожье. Чаще всего в Украине встречаются версии с надежной трансмиссией Super Select 4WD, позволяющей постоянно ездить на полном приводе. Хотя для ралли-рейдов Pajero подходит меньше, чем некоторые другие его конкуренты, например Nissan Patrol Y60 и Toyota Land Cruiser 80 – им свойственны большая прочность и «неубиваемость».

В прошлом Pajero нередко эксплуатировался членами преступных группировок и пользовался успехом у автоугонщиков, поэтому при покупке рекомендуем тщательно выяснить биографию джипа – у него может быть криминальное прошлое.



Альтернатива:
Nissan Patrol (Y60), Toyota Land Cruiser 80, Opel Frontera (A)

Итоги

Большой ресурс бензиновых моторов ● Просторный и комфортный салон ● Неплохие внедорожные качества ● Хорошая устойчивость и управляемость

Высокая цена запчастей и обслуживания ● Много экземпляров с криминальным прошлым

Nissan Terrano I

1986–1996





Суровая внешность этого среднеразмерного внедорожника соответствует его сути. В пору своей молодости он считался хорошим «проходимцем» — надежным и выносливым. Но сегодня его цена подозрительно низка — неужели ветеран настолько плох?

Terrano I в семействе Nissan разрабатывался как практичное средство передвижения по плохим дорогам. В его основе лежит мощная рама, на которой монтировались 3- и 5-дверные кузова. На них уже могут появиться очаги коррозии, которую следует искать на двери багажника, на полу в ногах водителя и под задними сиденьями, а также там, где защитное и лакокрасочное покрытие могло пострадать во время езды по бездорожью.

Салон Terrano в целом удобный и функциональный. Кроме добротного велюра, встречается и кожаная обивка. Передние кресла в трехдверной модификации при откидывании автоматически отъезжают вперед, так что садиться на заднее сиденье удобно. Места для троих пассажиров сзади предостаточно. Кроме того, задний диван складывается и небольшой багажный отсек увеличивается почти в четыре раза.

При внушительном объеме силовые агрегаты Terrano отличаются небольшой мощностью. Почти половина эксплуатирующихся в Украине машин – дизельные версии, а среди бензиновых наиболее популярны 2,4-литровые агрегаты. Обо всех моторах специалисты отзываются только положительно. Пробег двигателей до капремонта составляет не менее 300 тыс. км, хотя при правильном уходе они нередко способны прослужить и 500 тыс. км. Однако это не значит, что «движкам» не требуется регламентное обслуживание. 3,0-литровый агрегат с пробегом более 150 тыс. км может часто требовать долива масла. Но это не сигнал к замене деталей поршневой группы, поскольку мощностные характеристики мотора еще долго остаются в пределах нормы. В дизелях каждые 40 тыс. км нужно менять или чистить топливный фильтр, а после пробега в 200–250 тыс. км приходится делать серьезную ревизию топливной аппаратуры. К этому времени теряют герметичность соединения трубопроводов около форсунок и топливного насоса. Не менее 200 тыс. км «живут» турбина и свечи накаливания.

Механические коробки передач, которые наиболее часто встречаются на внедорожниках, эксплуатируемых в Украине, в целом безотказны. На рубеже в 200 тыс. км может понадобиться замена подшипников КП, работающих с 2,4-литровыми моторами. В целом Terrano отличаются неплохой проходимостью, которую повышает дифференциал повышенного трения, установленный в заднем мосту.

Все Terrano оснащались системой полного привода Part-time 4WD. На хорошей дороге машина заднеприводная, а «передок» подключается только при необходимости. Поскольку межосевого дифференциала нет, двигаться на полном приводе по асфальтобетонным покрытиям не рекомендуется. Характерное слабое место трансмиссии – муфты подключения переднего моста. При частой и активной езде по бездорожью их фрикционные кольца необходимо менять каждые 30–50 тыс. км.

Передняя подвеска машины – независимая торсионная, каждое колесо подвешено на двух поперечных рычагах. Угол закрутки торсионов можно отрегулировать во время техобслуживания или ремонта, что позволяет компенсировать уменьшение клиренса из-за «усталости» этих упругих элементов. Задняя зависимая подвеска еще более прочная. Единственное, что в ней приходится менять, – втулки продольных тяг и поперечной тяги Панара.

Рулевой механизм Terrano – червячного типа, с гидроусилителем. Он прост и надежен, однако на старых машинах следует осмотреть шланги гидросистемы – на них возникают трещины.

Тормозная система автомобиля ничем не выделяется на фоне работы других узлов. Стояночный тормоз, фиксирующий барабанные механизмы задних колес, проблем не создает.

Хотя Nissan Terrano I по-прежнему остается прочным и надежным автомобилем, покупать его для ежедневных разъездов не стоит. Совсем «свежий» экземпляр найти вряд ли удастся, а назревающие ремонты всех основных систем старого джипа будут недешевыми.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые						
	Nissan Terrano 3,0i, $	11830	10620	9575	8660	7865	7230
	Пробег, тыс. км	186,7	204,8	222,9	241,1	259,3	277,6
	Дизельные						
	Nissan Terrano 2,7TD, $	12030	11080	10150	9210	8300	7450
	Пробег, тыс. км	186,7	204,8	222,9	241,1	259,3	277,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,4 л (103 л. с.)** ◆ моноинжектор: **2,4, л (103 л. с.)** ◆ 6-цилиндр. моноинж.: **3,0 л (130 л. с.)** ◆ 6-цилиндр. распред. впрыск.: **3,0 л (148 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,7 л (85 л. с.)** ◆ **2,7 л Turbo (99 л. с.)** ◆ **2,7 л Turbo (125 л. с.)**



Альтернатива:
Toyota 4 Runner, Mitsubishi Pajero I, Jeep Cherokee II

История

- **09.87** Представлен Nissan Terrano I с 3-дверным кузовом
- **06.88** 3,0-литровый двигатель
- **08.89** Турбодизель объемом 2,7 л
- **09.90** Представлена 5-дверная модификация. 3,0-литровый двигатель получает систему распределенного впрыска топлива
- **09.92** Модернизация модели
- **03.96** Выпуск Terrano I прекращен

После: **Nissan Terrano II с 1993 г.**

Итоги

+ **Долговечность узлов и агрегатов ● Высокая прочность ходовой части ● Хорошая проходимость ● Вместительный кузов ● Относительная дешевизна запчастей**

– ***Близкая перспектива капитального ремонта*** **● Маломощные двигатели ● Недолговечность муфт подключения переднего привода ● Малый выбор на рынке**

Nissan Patrol (Y60) 1988–1997





Этот внедорожник одним из первых осваивал просторы бывшего СССР. С появлением на рынке более дорогих «проходимцев» он утратил статус респектабельного и превратился в «рабочую лошадку».

Автомобиль Nissan Patrol (Y60) производили с двумя вариантами кузова – 5-дверный длиннобазный универсал и его 3-дверная укороченная версия. Причем по пассажировместимости «5-дверка» способна конкурировать с минивеном – она выпускалась в 7- и 9-местном исполнении. В 7-местном автомобиле пассажиры располагаются на трех рядах сидений друг за другом, а в 9-местном – на 2-местных сиденьях в багажном отделении пассажиры сидят лицом к лицу. Существует и 10-местная модификация – в ней спереди установлено 2-местное пассажирское сиденье.

Комплектовался внедорожник с учетом климатических условий разных регионов. Причем в Украине нередко встречаются версии, предназначенные для жарких восточных стран, и они, по утверждению отечественных специалистов, плохо приспособлены для эксплуатации в условиях холодных зим. Внешне такие версии отличает обилие хромированных деталей, а борта многих машин украшает надпись SAFARI.

К силовым агрегатам у специалистов особых замечаний нет. Оптимальный вариант для покупки – 4,2-литровая дизельная модификация. По словам мотористов специализированной СТО, ее ресурс приближается к отметке 500 тыс. км. К тому же газораспределительный механизм в этом моторе приводится в действие шестернями. В 2,8-литровом турбодизеле ремень ГРМ нужно менять каждые 100 тыс. км. Кроме того, в этих двигателях на машинах, выпущенных до 1995 года, нередко прогорает прокладка головки блока цилиндров. Да и турбина из-за несоблюдения прежними владельцами правил ее эксплуатации может выйти из строя.

Лонжеронная рама, неразрезные балки мостов, жестко подключаемый полный привод, пониженный ряд передач и блокировка заднего межколесного дифференциала свидетельствуют о больших внедорожных возможностях машины. При покупке Nissan Patrol (Y60) нужно тщательно продиагностировать трансмиссию, которая на бездорожье подвергается высоким нагрузкам. Выполнять эту процедуру должны квалифицированные специалисты. Хотя кое-что можно проверить и самому. Так, нужно обязательно выяснить, передается ли момент на передние колеса. Если нет, вероятно, вышли из строя автоматические муфты подключения переднего привода ($150 за 1 шт.). Предпочтительней приобретать версии, оборудованные механическими муфтами – они намного надежнее. Такие модификации имеют механические защелки муфт, установленные на ступицах передних колес. Если же при движении на полном приводе ощущаются рывки в трансмиссии, то, скорее всего, растянулась цепь «раздатки». Как правило, это результат движения по дорогам с твердым покрытием (в трансмиссии Part Time 4WD нет межосевого дифференциала и ездить в режиме 4x4 рекомендуется только по бездорожью или скользкому покрытию). Крестовины карданных валов необходимо регулярно (каждые 5 тыс. км) шприцевать смазкой. Механической 5-ступенчатой коробке передач также требуется уход. Если не менять масло каждые 30 тысяч км, сначала нечетко включаются первая и вторая передачи, а затем выходят из строя подшипники КП.

История

До: **Nissan Patrol III 1979–1988 г. в.**

01.88 Старт Nissan Patrol IV (Y60)

01.95 Рестайлинг салона

После: **Nissan Patrol V (Y61) с 1997 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Nissan Patrol (Y60) 4,2i, $	**24135**	**21205**	**18505**	**16235**	**14210**	**12280**
	Пробег, тыс. км	189,6	210,1	230,6	251,1	271,6	292,1
	Дизельные						
	Nissan Patrol (Y60) 2,8 TD, $	**17470**	**15555**	**13925**	**12370**	**10900**	**9625**
	Пробег, тыс. км	189,6	210,1	230,6	251,1	271,6	292,1

Двигатели

Бензиновый: **4,2 л (160 л. с.)**

Дизельный 6-цилиндр.: **2,8 л Turbo (115 л. с.)** ◆ **4,2 л (124 л. с.)**



Альтернатива:
Toyota Land Cruiser 80, Mitsubishi Pajero II, Opel Frontera (A)

Подвеска, как и полагается полноценному офф-роад, – зависимая и может выдержать многочисленные внедорожные передряги. При активном «джиповании» особенно страдает передняя подвеска. Подшипники поворотных кулаков, которые в обычном режиме служат 60–70 тыс. км, выйдут из строя значительно раньше – в зависимости от «стараний» владельца. Через 150–160 тыс. км потребуется замена ступичных подшипников. Причем после пробега в 5 тыс. км после замены проводится окончательная их регулировка в условиях СТО. Амортизаторы модели хорошего качества – могут прослужить до 150 тысяч км. В задней подвеске в среднем через 70 тыс. км придется менять сайлент-блоки реактивных тяг крепления моста.

Nissan Patrol (Y60) способен демонстрировать чудеса в условиях бездорожья, за что его и любят настоящие поклонники офф-роад. Эти внедорожники часто участвуют в многочисленных ралли-рейдах, но из-за жестких условий эксплуатации многие из них находятся в «убитом» состоянии.

Итоги

+ **Высокие внедорожные возможности ● Рамная конструкция кузова ● Просторный и вместительный салон ● Выносливый 4,2-литровый дизель и подвеска**

– **Высокая стоимость обслуживания ● Много «убитых» экземпляров ● Недолговечность турбины 2,8-литрового турбодизеля и автоматических муфт подключения передней оси**

Opel Frontera (A) 1991–1998





В немецком Opel Frontera (A) прослеживаются корни японского внедорожника Isuzu Rodeo/Amigo. Таким образом концерн GM (куда, собственно, входят Opel и Isuzu) предложил европейцам «проходимца» под родной для них маркой.

Выпускались три модификации Opel Frontera: короткобазная (2330 мм) 3-дверная (Frontera Sport со съемными панелями кузова над задним сиденьем и Frontera Soft Top со складным тентом) и вместительная длиннобазная (2760 мм) 5-дверная. Как и подобает классическим внедорожникам, кузова Frontera смонтированы на мощной лонжеронной раме, которая позволяет автомобилю противостоять «прелестям» бездорожья. К тому же, если кузов начнет активно ржаветь, рама позволит значительно дольше эксплуатировать машину. Тем более что коррозионная стойкость Frontera посредственная, как у всех Opel, выпущенных до конца 90-х годов. «Бэушные» кузовные запчасти к этому внедорожнику – редкость, и если возникнет необходимость в их замене, то чаще всего приходится заказывать новые и ждать их доставки.

На автомобилях первых годов выпуска могут быть изношены сайлент-блоки, установленные между рамой и кузовом автомобиля. На наличие электрического «фарша» в салоне рассчитывать не стоит – большинство версий укомплектовано довольно скромно.

Устанавливаемые на Frontera двигатели особой мощностью не отличались – минимально 100 л. с. у турбодизельной версии объемом 2,3 л и максимально 136 л. с. у бензиновой 2,2 л 16V. По словам работников фирменной СТО, наиболее надежен и прост в обслуживании 2,8-литровый турбодизель Isuzu, хотя каких-либо серьезных претензий нет и к остальным силовым агрегатам. Разве что на всех двигателях экземпляров, выпущенных в 1991–1993 годах, могут подтекать магистрали системы охлаждения.

Все Frontera агрегатировались только 5-ступенчатыми механическими КП («автомат» не был предусмотрен) и трансмиссией Part Time 4WD, в которой отсутствует межосевой дифференциал. Поэтому полный привод можно задействовать только краткосрочно на бездорожье или на дорогах со скользким покрытием. В противном случае это приводит к повышенному износу и выходу трансмиссии из строя. Внимания требуют автоматические муфты подключения передней оси – если во время движения в них слышен хруст, значит, они вышли из строя (1 муфта – $400). Хотя посторонние звуки могут издавать и игольчатые подшипники передних ступиц – если вовремя их не смазать, впоследствии это приводит не только к их выходу из строя, но и возможной поломке полуоси. Автоматические муфты подключения позволяют перейти в полноприводный режим с помощью рычага «раздатки», правда, делается это только на неподвижном автомобиле. Некоторые «нафаршированные» модификации комплектовались задним самоблокирующимся межколесным дифференциалом. Эта опция значительно повышает внедорожные возможности автомобиля.

История

01.91 **Дебют модели Opel Frontera (A)**

01.95 Бензиновый двигатель 2,2 л и турбодизель 2,8 л. В задней подвеске рессоры заменены пружинами. Изменена схема открывания задней двери

01.97 Новая панель приборов. Установка турбодизеля 2,5 л

После: **Opel Frontera (B) 1998–2005 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1998	1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые						
	Opel Frontera 2,2i, $	13645	12660	11740	10910	10080	9250
	Пробег, тыс. км	150,2	168,3	186,5	204,8	222,9	241,1
	Дизельные						
	Opel Frontera 2,3 TD, $	11990	10910	9895	8970	8270	7780
	Пробег, тыс. км	150,2	168,3	186,5	204,8	222,9	241,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (116 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,4 (125 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,3 л Turbo (100 л. с.)** ◆ **2,5 л Turbo (116 л. с.)** ◆ **2,8 л Turbo (113 л. с.)**



Альтернатива:
Mitsubishi Pagero II, Nissan Patrol (Y60), Toyota Land Cruiser 80

Подвеска Frontera довольно вынослива. Спереди стоят мощные торсионы, сзади до 1995 года устанавливалась рессорная подвеска, а затем предпочтение отдали традиционным пружинам, которые несколько повысили плавность хода.

Довольно частая неисправность ходовой – поломка рессорных втулок. Стоят они недорого, и хватает их, как правило, на 20–30 тыс. км. Гораздо больше средств потребует замена сайлент-блоков нижнего и верхнего рычагов. Причем работа эта трудоемкая.

Рулевое управление реечного типа, оборудованное гидроусилителем, достаточно надежное и во время эксплуатации особых хлопот не доставит. То же самое можно сказать и о тормозной системе, оборудованной передними дисковыми вентилируемыми и задними дисковыми механизмами. Система ABS устанавливалась только под заказ.

Opel Frontera лучше всего подойдет тем, кто подыскивает себе недорогое практичное транспортное средство, способное доставить по раскисшей дороге, к примеру, на дачу или к охотничьему домику.

Итоги

+ **Относительно низкая цена** ● **Рамная конструкция** ● **Просторный и вместительный салон у 5-дверной модификации** ● **Энергоемкая подвеска** ● **Доступность в обслуживании**

– **Низкая коррозионная стойкость** ● **Проблемы с кузовными запчастями** ● **Отсутствие автоматической трансмиссии** ● **Недолговечность сайлент-блоков крепления кузова, автоматических муфт подключения передней оси** ● **Маломощные силовые агрегаты** ● **Невысокий уровень оснащения большинства комплектаций**

Subaru Forester I 1997–2002





Subaru Forester – один из родоначальников класса SUV, машин повышенной проходимости со спортивным нравом. Правда, в Украине он так и не смог занять лидирующих позиций среди конкурентов: отечественные автомобилисты опасались его непривычных оппозитных двигателей и сложной полноприводной трансмиссии.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998
Бензиновые						
	Subaru Forester 2,0i, $	23910	20590	17725	15315	13220
	Subaru Forester 2,0i Turbo, $	22805	19675	17460	15480	–
Пробег, тыс. км		97,8	120,8	143,8	166,8	189,8

Двигатели

Двигатели 4-цилиндровые: **2,0 л 16V (125 л. с.)**
◆ **2,0 л 16V Turbo (170 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Biturbo (250 л. с.)**

Модель создана на базе Impreza и выпускалась только с одним типом кузова – 5-дверный универсал. О состоянии кузова покупатели Subaru могут не беспокоиться: очагов коррозии они не увидят, потому что металл оцинкован. К тому же нижнюю часть закрывают декоративные пластиковые накладки. Они намекают на родство с внедорожниками, а также выполняют практическую функцию – защищают металл от повреждений при езде вне асфальтовых дорог.

В 2000 году «Лесник» подвергся рестайлингу. Более современный вид получили бамперы и облицовка передка, изменились передние светоблоки, указатели поворотов стали прозрачными.

Салон машины достоин похвалы: водитель в своем кресле чувствует себя удобно. После рестайлинга модели комплектация была дополнена боковыми подушками безопасности, третьим подголовником и ремнем безопасности для центрального пассажира галерки. Оформление интерьера довольно строгое, без дизайнерских излишеств. В отделке изобилует недорогая пластмасса серых тонов. Нет замечаний и к эргономике. Внутри очень много свободного места над головой, а во втором ряду места от коленей до спинок передних кресел хватает для удобной посадки.

История

07.97. Subaru Forester I
01.98. Самый мощный бензиновый мотор объемом 2,0 л 16V Biturbo (250 л. с.) для японских версий
03.00. Рестайлинг

После: **Subaru Forester II с 2002 г. в.**

Немало машин оснащено большим люком – почти на полкрыши. Внутри много различных кармашков и ниш для всякой мелочи. Например, под полом багажника, где расположена полноразмерная запаска, аж три ящика, в одном из которых можно хранить даже длинные зонты. Хотя по сравнению с многими конкурентами багажник «японца» небольшой.

Все моторы Subaru Forester – оппозитные четырехцилиндровые. Наиболее распространены на дорогах Украины силовые агрегаты мощностью 2,0 л (125 л. с.) и 2,0 л Turbo (170 л. с.). Самые мощные версии 2,0 л 16V Biturbo (250 л. с.) были предназначены для внутреннего японского рынка и встречаются у нас крайне редко. Моторы надежны и долговечны, разве что свечи страдают, загрязняясь из-за низкокачественного бензина. Порой их приходится менять или чистить уже через 20 тыс. км. Изредка отмечаются неисправности блока управления двигателем. Зазоры клапанов нужно проверять через каждые 100 тыс. км, столько же служит ремень ГРМ. В целом ресурс силовых агрегатов может достигать 400–500 тыс. км, но для этого требуется качественное топливо и регулярное техобслуживание.

Forester укомплектованы 5-ступенчатой механической коробкой передач или 4-ступенчатым «автоматом». Неприятных особенностей и первая, и вторая КП лишены; то же самое можно сказать о других узлах трансмиссии. Конечно, до настоящего «проходимца» Forester далеко, однако его трансмиссия обеспечивает неплохой потенциал вне дороги. Полный привод постоянный, вискомуфта межосевого дифференциала при пробуксовке одного из колес перераспределяет момент на другую ось. На многих экземплярах установлен задний самоблокирующийся «диф», в механической трансмиссии предусмотрена понижающая передача, а клиренс равен 190 мм. Исключение составляет версия Forester S-turbo, которая в угоду динамическим показателям лишена такого нужного для вседорожника узла, как демультипликатор.

Подвеска автомобиля настроена на спортивную динамичную езду и поэтому несколько жестковата. При аккуратном использовании и квалифицированном обслуживании независимая подвеска всех колес вполне надежна. Передняя – типа McPherson, ее слабое место – сайлент-блоки рычагов, которые порой приходится заменять через 30–40 тыс. км. Подшипники задних ступиц «ходят» 80–100 тыс. км, другие детали – больше 100 тыс. км.

Острое рулевое управление провоцирует водителей на активный стиль езды. У специалистов замечаний к этому узлу нет. Как, впрочем, и к тормозной системе, которая на самой слабенькой 125-сильной версии снабжена передними дисковыми вентилируемыми механизмами и задними барабанными. Во всех остальных впереди и сзади применяются дисковые тормоза. Повышает эффективность и система ABS.

Subaru Forester – «колеса» для поклонников универсальных машин со спортивным характером и внедорожным потенциалом. Эти качества вместе с японской надежностью обойдутся недешево: придется серьезно потратиться не только при покупке, но и в повседневной эксплуатации – на топливо и квалифицированное обслуживание.

Итоги

+ **Мощные и надежные двигатели ● Энергоемкая подвеска ● Высокое качество изготовления**

– **Небольшой багажник ● Требует квалифицированного обслуживания ● Высокий расход топлива**



Альтернатива:
Toyota RAV-4 I, Honda CR-V I, Suzuki Grand Vitara I

Suzuki Grand Vitara I 1997–2005



Grand Vitara – великолепный вариант для тех, кому нужна универсальная машина. Трудно поверить, что этот на первый взгляд классический «паркетник» способен на бездорожье оставить далеко позади себя многие SUV.

Большинство Grand Vitara, эксплуатируемые в Украине, – 5-дверные универсалы. Эти модификации поставлялись в нашу страну официально. 3-дверные универсалы и кабриолеты у нас встречаются крайне редко. Чаще можно увидеть модификацию Grand Vitara XL-7 с увеличенной на 320 мм по сравнению с обычной «5-дверкой» колесной базой, хотя стоит она дороже и позиционируется как более престижная самостоятельная модель.

Кузов Grand Vitara установлен на мощной лонжеронной раме и способен выдерживать повышенные нагрузки. Коррозия не характерна для автомобиля, тем более что его нижние части защищены широкими пластиковыми накладками. Однако ржавчиной может покрываться рама в районе моторного отсека.

Даже базовые версии Grand Vitara хорошо укомплектованы. Они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, электрорегулировками зеркал с подогревом, гидроусилителем руля, кондиционером, а версии, выпущенные после 2003 года, – климат-контролем и ABS.

Высокая посадка способствует отличной обзорности. Особенностью Grand Vitara является близкое расположение сидений к дверям, и если они закрыты, то произвести необходимые регулировки сложно. А настройка высоты рулевой колонки выполнена грамотно: после разблокирования механизма подпружиненная колонка поднимается в крайнее верхнее положение. Однако есть и неудобства: в 3-дверных версиях нет «механической» памяти угла наклона спинок передних сидений, из-за чего после их откидывания требуемый угол нужно заново выставлять. Колесная база этой модификации короче «5-дверки» на 280 мм, поэтому внутри она значительно меньше, что особенно ощущается на заднем сиденье и при загрузке багажника. Покупая машину первых годов выпуска, стоит проверить, хорошо ли закрывается дверь багажного отделения. Вылет двери большой, и на ней закреплена полноразмерная «запаска», поэтому дверные петли подвержены повышенному износу.



Официально в Украину завозили только бензиновые версии Grand Vitara. Да и среди машин, попавших к нам «серым» путем и усилиями перегонщиков, найти дизельную версию проблематично. Чаще у «японца» под капотом стоит 2,0-литровая «четверка» или 2,5-литровая «шестерка» (1,6-литровые 4-цилиндровые моторы, как правило, устанавливали на 3-дверные модификации). Кстати, двигатель объемом 1,6 л был позаимствован у предшественника Vitara. Этот агрегат зарекомендовал себя как выносливый и беспроблемный. Но через каждые 60 тыс. км в нем необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов, а каждые 90 тыс. км – менять ремень ГРМ вместе с натяжным роликом.

А вот у моторов объемом 2,0 и 2,5 л газораспределительный механизм с цепным приводом, а тепловые зазоры регулировать не нужно – в них применены гидрокомпенсато-

История

До: **Suzuki Vitara 1989–1997 г. в.**

09.97 Старт 5-дверного универсала Suzuki Grand Vitara

03.98 Начало продаж в Европе

03.99 Выпуск короткобазной 3-дверной версии

01.00 Установка турбодизельного мотора 2,0 л Common Rail

01.03 Модернизация внешности и интерьера

После: **Suzuki Grand Vitara II с 2005 г.**





ры. Однако наличие цепного привода не обеспечивает беспроблемной эксплуатации. По утверждению мотористов фирменной СТО, после пробега в 150 тыс. км в 2,0-литровых агрегатах иногда приходилось менять гидронатяжители и цепь. Причина – несвоевременная замена масла в двигателе или применение некачественной смазки, что выводит из строя гидронатяжитель и способствует растяжению цепи. Кроме того, случаются подтекания охлаждающей жидкости из-под корпуса водяного насоса, состоящего из двух частей (теряет герметичность прокладка). 2,5-литровый V6 в эксплуатации намного дороже 2,0-литрового. И дело не только в большем расходе топлива (в городском цикле с механической КП около 14 л на 100 км против 12 л). Ударит по карману и высокая стоимость обслуживания двигателя. В приводе газораспределительного механизма целых три цепи с таким же количеством гидронатяжителей. После пробега в 100 тыс. км нередко приходится менять эту деталь и самую длинную цепь ГРМ, связывающую коленвал с распредвалами. Иногда требуется заменить и два других гидронатяжителя и цепи. Кроме того, желательно не эксплуатировать 2,5-литровый мотор с большим количеством масла (под верхнюю метку) – были отмечены случаи потери герметичности заднего сальника коленвала.

Для борьбы с бездорожьем в Grand Vitara предусмотрен полный привод и пониженный ряд передач, который задействуется рычагом «раздатки». По словам владельцев и специалистов СТО, «японец» отличается неплохой проходимостью. В трансмиссии отсутствует *межосевой дифференциал, поэтому* задействовать полный привод рекомендуется только на заснеженных грунтовых дорогах и на бездорожье. В противном случае трансмиссия может преждевременно прийти в негодность. Да и быстрее изнашиваются шины.

Машина комплектовалась 4-ступенчатыми «автоматами» и 5-ступенчатой «механикой». Более надежными зарекомендовали себя *автоматические коробки передач*. Обычно проблем с ними, как, впрочем, и с «раздаткой», не бывает. А вот «механику» приходилось ремонтировать – выходят из строя подшипники КП. Каждые 40 тыс. км необходимо менять масло в раздаточной коробке, переднем и заднем редукторе и механической КП.

Простота конструкции подвески Grand Vitara обеспечивает ей завидную «живучесть». Впереди применены *А-образные рычаги* с разнесенными пружиной и амортизатором и стабилизатор поперечной устойчивости, а сзади – неразрезной мост с пружинами. По утверждению работников сервиса, передняя подвеска может выходить до 100 тыс. км, а задняя – практически неубиваемая. Правда, удорожает стоимость обслуживания передней подвески то, что шаровые опоры меняются вместе с рычагом. Ходовая достаточно жесткая, и при движении по неровностям возникает легкая продольная раскачка.

Реечное рулевое управление, оснащенное гидроусилителем, в процессе эксплуатации, как правило, неприятностей не доставляет, и даже наконечники рулевых тяг требуют замены не ранее чем через *100 тыс. км*.

Suzuki Grand Vitara – настоящий внедорожник, только маленький. Его можно порекомендовать тем автомобилистам, которым возможностей «паркетника» недостаточно, а полноразмерного внедорожника – много.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2005	2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые						
	Suzuki Grand Vitara 2,0i, $	31700	24500	22270	19515	17085	15150
	Suzuki Grand Vitara 2,5i, $	-	23900	21820	19740	17765	16035
Пробег, тыс. км		20,2	36,4	52,6	68,8	85,0	101,2
	Дизельные						
	Suzuki Grand Vitara 2,0 TDi, $	26870	24670	22315	20250	18145	16235
Пробег, тыс. км		20,2	36,4	52,6	68,8	85,0	101,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л 16V (94 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (128 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,5 л 24V (158 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л Turbo (87 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo Common Rail (109 л. с.)**



Альтернатива: Honda CR-V I, Toyota RAV-4 I, Kia Sportage I

Итоги

Плюсы
- **Хорошие внедорожные качества**
- **Богатая комплектация**
- **Наличие в салоне множества карманов, ниш и бардачков**
- ***Надежность большинства* узлов и агрегатов**

Минусы
- **Отсутствие на рынке экономичных дизельных версий**
- **Возможен выход из строя подшипников механической КП, гидронатяжителей и цепи ГРМ**

Suzuki Vitara

1989–1997





Suzuki Vitara – не «паркетник», а настоящий внедорожник, только маленький. К тому же очень выносливый – в рейтинге надежности 10-летних автомобилей немецкой компании ADAC эта модель долго занимала второе место!

Suzuki Vitara выпускался с кузовами 3- и 5-дверный универсал и кабриолет, которые, как и положено классическим внедорожникам, устанавливались на мощной лонжеронной раме. В 1995 году 5-дверная модификация с 2,0-литровым двигателем подверглась небольшому рестайлингу, придавшему автомобилю больше солидности и внушительности. Новая решетка радиатора и пластиковый обвес по нижнему периметру кузова значительно «омолодили» внешний вид модели.

Компактность автомобиля отрицательно сказалась на его вместительности. Даже в 5-дверной версии нормально разместятся только 4 человека, а задние сиденья «трехдверки» рассчитаны скорее на детей. К тому же эта модификация менее устойчива на дороге.

Вначале внедорожник комплектовался только двумя моторами объемом 1,6 л – 8- и 16-клапанными. Первый встречается у нас довольно редко и лишь на 3-дверных Vitara ранних годов выпуска. «16-клапанник» – выносливый и беспроблемный, 300–400 тысяч до капремонта – это скорее норма, чем исключение. Единственное, что требуется, – через каждые 60 тыс. км регулировать тепловые зазоры клапанов и через 90 тыс. км менять ремень ГРМ, причем вместе с натяжительным роликом. При подобном пробеге нелишним будет замена заднего сальника коленвала. Модификация с 2,0-литровым мотором V6 имеет больший расход топлива и дороже в обслуживании из-за более сложной конструкции двигателя. Есть у Vitara и турбодизель объемом 2,0 литра, однако на нашем рынке это редкость.

Автомобиль комплектовался механической 5-ступенчатой и автоматической 4-ступенчатой коробками. Оба узла надежны.

Vitara оснащена трансмиссией Part Time 4WD, в которой отсутствует межосевой дифференциал, поэтому полный привод можно задействовать кратковременно и только на дорогах со скользким покрытием. Через каждые 70 тыс. км потребуют замены крестовины карданных валов, причем такой срок может выдержать только оригинальная деталь. На этом узле лучше не экономить и отказаться от неоригинальных аналогов.

Подключение переднего привода в зависимости от версии на Suzuki Vitara может осуществляться в механическом и автоматическом режимах. В первом случае водителю нужно включить передачу раздаточной коробки в положение «4H», а также «зацепить» ступицы передних колес, повернув фиксаторы в положение «Lock». Во втором случае ступицы переднего моста подключаются одновременно с переключением рычага раздатки в положение «4H», причем только на неподвижном автомобиле. При выборе предпочтение следует отдать все-таки механическому варианту, так как он, при определенных неудобствах, значительно выносливее автоматического.

Автомобиль небольшого размера имеет весьма внушительную раму лестничного типа. Несмотря на то, что это довольно серьезная заявка на внедорожные возможности, производитель в ущерб проходимости применил переднюю независимую подвеску с цилиндрическими пружинами. Автомобиль по-прежнему остается достаточно жестким, и эта жесткость не даст сработать подвеске «на пробой» даже на самом сложном бездорожье.

Задняя подвеска – неразрезная балка моста на пружинах. Опыт эксплуатации Vitara говорит о том, что существенных проблем своему владельцу подвеска не доставит. Задняя – практически «неубиваемая», передняя при 70–80 тыс. км потребует замены амортизаторов, шаровых опор и проч. Существенный «плюс» конструкции Vitara – съемные шаровые опоры, что значительно удешевляет проведение ремонта.

Иногда преждевременно выходят из строя стойки стабилизатора поперечной устойчивости, хотя это проблема скорее не автомобиля, а наших дорог.

Гидроусилитель руля подтекает редко, поэтому подобная неисправность не приведет к существенным затратам. Гораздо больнее может «ударить» по кошельку ремонт рулевого редуктора. Поэтому при покупке нужно уделить должное внимание состоянию этого агрегата.

Vitara обладает неплохой по информативности тормозной системой. Передние оригинальные колодки без проблем «проходят» 30–40 тыс. км, задние барабанные – до 100 тыс. км. ABS устанавливалась только в качестве опции, и многие машины на украинском рынке ею не оборудованы.

Suzuki Vitara – идеальный выбор для молодой семьи, желающей иметь нестарую универсальную машину, способную вывезти на пикник или на дачу, перевезти детскую коляску или недельный запас продуктов из супермаркета.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993
	Бензиновые					
	Suzuki Vitara 1,6i, $	9685	8760	7960	6700	5980
	Suzuki Vitara, 2,0i V6, $	12735	11805	11055	10230	9150
	Пробег, тыс. км	147,1	163,0	178,9	194,8	210,7
	Дизельные					
	Suzuki Vitara 1,9D, $	9665	8720	7865	-	-
	Пробег, тыс. км	147,1	163,0	178,9	-	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,6 л (80 л. с.)** ◆ **1,6 л (97 л. с.)**
6-цилиндровый: **2,0 л (136 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндровые: **1,9 л (68 л.с.)** ◆ **2,0 л Turbo (71 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (87 л. с.)**

История

09.89 Дебют 3-дверных модификаций. Двигатель – 1,6 л
06.91 Старт 5-дверной модификации
03.95 Мотор V6 объемом 2,0 л. 2,0-литровый турбодизель. 3-дверную модификацию оборудовали агрегатом 1,6 л (97 л. с.)
09.96 Серийная установка Airbag для водителя и переднего пассажира

После: Suzuki Grand Vitara 1997–2005 г. в.

Итоги

+ **Рамная конструкция кузова ● Высокая надежность узлов и агрегатов ● Невысокая цена автомобиля ● Небольшие для внедорожника эксплуатационные затраты**

– **Тесный салон ● Жестковатая подвеска ● Маленький багажник у 3-дверной модификации**



Альтернатива:
Jeep Wrangler YJ,
ВАЗ-21213 «Тайга», УАЗ-3151

Toyota 4Runner II

1989–1996





Большинство Toyota 4Runner появились в Украине еще в начале 90-х. И каждому из них здесь досталась нелегкая судьба – от «боевой машины» криминальных авторитетов до «рабочей лошадки» в строительных компаниях.

Коррозия для этих автомобилей нехарактерна. Исключение составляют разве что арки задних колес. Так что наличие пластиковых расширителей арок не стоит воспринимать как эстетическое преимущество данной модели. Зачастую под элементами внешней отделки скрываются довольно серьезные очаги ржавчины.

Многие автомобили укомплектованы кондиционером, полным электропакетом и кожаным салоном. Низкая посадка на сиденьях, богатый интерьер, «острая» управляемость на дорогах с твердым покрытием понравятся тем, кто ищет универсальное транспортное средство. Особое преимущество машины – внушительный объем багажного отделения (1200/2100 л). Стекло пятой двери оснащено электроприводом, правда, со временем он может выйти из строя.

Toyota 4Runner комплектовались довольно широкой гаммой двигателей, но на нашем рынке более распространены бензиновые модификации. 2,4-литровый мотор довольно живуч, и проблемы с ним скорее исключение. Многих порадует, что в механизме привода ГРМ используется долговечная цепь. А вот 3,0-литровый двигатель очень боится перегрева. Возможные капиталовложения на устранение последствий могут составлять от $200 до $3000. Так что регулярный контроль техсостояния системы охлаждения – обязательная профилактическая мера, которая сохранит и время, и деньги. Теснота под капотом усложняет проведение ремонта и обслуживание двигателя. Турбодизели 4Runner также боятся перегрева, причем опасность заключается не в банальном прогорании прокладки, а в появлении трещин в головке блока цилиндров.

Внедорожники оснащались 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. При выборе предпочтение стоит отдать «механике». Большинство 4Runner использовались по прямому назначению, и во время агрессивных внедорожных «покатушек» «автомат» подвергался серьезным нагрузкам, которые «здоровья» ему однозначно не прибавляли. А вот к «механике» у специалистов замечаний практически нет. Для 4Runner использовали только одну схему трансмиссии – Part Time 4WD, в которой отсутствует межосевой дифференциал и, соответственно, езда на полном приводе возможна лишь по бездорожью. Трансмиссия имеет пониженный ряд передач. Единственное, что может случиться – обрыв провода датчика на «раздатке», отвечающего за подключение переднего привода. Повышает внедорожные возможности 4Runner и задний самоблокирующийся дифференциал, которым оснащалось большинство автомобилей. Этот узел требует применения специального масла, которое меняют каждые 40 тысяч км. Остальные элементы трансмиссии также нуждаются в постоянной заботе. Так, крестовины карданного вала будут служить «верой и правдой» только в случае регулярного шприцевания через каждые 10 тысяч км пробега.

История

До: Toyota 4Runner I. 1984–1988 г. в.

01.89 Старт Toyota 4Runner II

01.92 Легкий рестайлинг модели

03.94 Повышен уровень безопасности Версии с V6 серийно оснастили ABS

После: Toyota 4Runner III 1996–2002 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые						
	Toyota 4Runner II 3,0i V6, $	**15295**	**13945**	**12765**	**11795**	**11055**	**10485**
Пробег, тыс. км		188,6	207,0	225,4	243,8	262,2	280,6
	Дизельные						
	Toyota 4Runner II 3,0 TD, $	**15100**	**13315**	**11835**	**10655**	-	-
Пробег, тыс. км		188,6	207,0	225,4	243,8	-	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,4 л (116 л. с.),**
6-цилиндр.: **3,0 л (142 л. с.)**
Дизельные 4-цилиндр.: **2,4 л Turbo (92 л. с.)** ◆ **3,0 л Turbo (136 л. с.)**



Альтернатива: Nissan Terrano, Jeep Cherokee II, Mitsubishi Pajero II

Подвеска 4Runner задумана как компромисс между управляемостью легкового автомобиля и выносливостью армейского внедорожника. В результате спереди установили независимую подвеску на торсионах. А вот сзади находится классический неразрезной мост на более выносливых, нежели пружины, рессорах. Несмотря на живучесть большинства деталей подвески, есть в ней и откровенно слабые места. В первую очередь страдают шаровые опоры, так как для долговечной работы их нужно регулярно смазывать. Многие владельцы об этом даже не догадываются, так как вместо масленки в опору вкручен болт. В результате узел вместо положенных 30–40 тыс. км пробега служит 5–10 тыс. км. А оригинальная запчасть стоит около $100. Каждые 20 тысяч км необходимо смазывать и регулировать подшипники ступиц.

К рулевому механизму, оснащенному гидроусилителем, замечаний нет. Единственная проблема тормозной системы – коррозия металлических трубок магистралей на автомобилях первых годов выпуска.

Toyota 4Runner – неплохой выбор, что-то среднее между серьезным «проходимцем» и «паркетником». Благодаря высокой практичности его можно порекомендовать в качестве семейного автомобиля. При одном «но». Среднемесячный доход такой семьи должен быть довольно высоким.

Итоги

+ **Высокие внедорожные возможности** ● **«Легковое» поведение на дорогах общего пользования** ● **Рамная конструкция кузова**

– **Коррозия задних колесных арок** ● **Склонность 3,0-литрового бензинового мотора к перегреву** ● **Выход из строя электропривода стекла задней двери**

Toyota RAV-4 (I) 1994–2000



Toyota RAV-4 представляет собой удачное сочетание полноприводного джипа с легковой машиной.

У нас в стране RAV-4 часто становится вторым автомобилем в семье. Его, как правило, выбирают представительницы прекрасного пола, поэтому за «паркетником», особенно за «трехдверкой», прочно закрепился имидж женской машины. Кроме 3-дверной модификации, выпускались 5-дверная и кабриолет, который встречается в Украине очень редко. Традиционно для «паркетников» RAV-4 имеет несущую конструкцию кузова. Коррозии можно не бояться – металлические панели авто оцинкованы. Дверь багажного отделения – с большим «вылетом», к тому же на ней закреплена полноразмерная запаска, поэтому со временем изнашиваются дверные петли, дверь проседает и плохо закрывается.

Салон RAV-4 выполнен качественно и добротно. Даже на экземплярах первых годов выпуска пластиковые детали не разбалтываются и не скрипят. Каких-либо кардинальных новшеств в интерьере рестайлинговой версии 1998 г. нет. Лишь несколько видоизменен щиток приборов и вместо 4-спицевой «баранки» появилась более спортивная 3-спицевая. Большинство автомобилей оборудовано электростеклоподъемниками, электрорегулировками наружных зеркал заднего вида и изменяющей высоту рулевой колонкой. Встречаются и версии с кондиционером. Благодаря высокой посадке обзорность с места водителя очень хорошая. Но на передних креслах удобно будет людям чуть выше среднего роста, а вот высокие явно ощутят недостаточный диапазон их продольной регулировки. В 3-дверной модификации на «галерке» смогут нормально расположиться лишь двое пассажиров, да и объем багажника машины в «походном» состоянии составляет всего 175 л. Зато «5-дверка» с удлиненной на 210 мм колесной базой более универсальна и претендует на звание семейного автомобиля. В ней на задних сиденьях поместятся уже трое, а в багажник можно положить значительно больше груза (объем 410 л).

На RAV-4 устанавливали всего два двигателя – бензиновый «16-клапанник» объемом 2,0 л – 3S-FE (128 л. с.) и его форсированную версию 3S-GE (165 л. с). Впрочем, даже



128-сильный моторчик обеспечивает 3-дверке неплохую динамику, ускоряя ее до «сотни» за 10,1 с. Оба мотора надежны и долговечны – при своевременном обслуживании пробег в 300–350 тыс. км для них не предел. Кстати, двигатель 3S-FE хорошо зарекомендовал себя на известной своей «неубиваемостью» модели Carina E. Каких-либо характерных проблем с моторами в процессе эксплуатации не возникает. Более того, они способны «простить» владельцам плохое обслуживание – даже при обрыве ремня «роковой встречи» поршней с клапанами, как правило, не происходит. Однако лучше менять ремень ГРМ вместе с натяжительным роликом каждые 100 тыс. км (срок указан для оригинальной запчасти). Из-за плотной компоновки моторного отсека это довольно хлопотная и дорогостоящая процедура. Замену этой детали существенно осложняет и блок ABS, расположенный очень близко к защитному кожуху ГРМ, поэтому для процедуры приходится использовать специнструмент. Во время проведения ремонтных работ обязательно необходимо проверить состояние водяного насоса, поскольку он также приводится в действие ремнем ГРМ. Многих автомобилистов наверняка удивит тот факт, что в машине, выпущенной в середине 90-х годов, двигатели по старинке нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов.

История

08.94 Представлен 3-дверный универсал Toyota RAV-4 I
08.95 Дебют 5-дверной версии
07.96 Мощность 2,0-литрового мотора увеличилась до 165 л. с.
01.98 Рестайлинг. Гамму модификаций дополнил кабриолет

После: **Старт Toyota RAV-4 II с 2000 г.**







Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Toyota RAV-4 2,0i, $	17150	15695	14365	13150	12000	10985
	Toyota RAV-4 2,0i, $	-	15235	14450	13735	13075	12515
Пробег, тыс. км		101,2	117,4	133,7	149,8	166,0	182,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л 16V (128 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (165 л. с.)**

Но ее нужно проводить довольно редко – каждые 100 тыс. км.

Конечно, для боевых ралли-рейдов RAV-4 не подходит – пониженного ряда передач в раздаточной коробке и блокировок колесных дифференциалов у нее нет (трансмиссию для автомобиля позаимствовали у раллийной полноприводной Toyota Celica GT-Four). Вместе с тем, постоянный полный привод и 200-миллиметровый клиренс позволяют RAV-4 преодолеть не слишком серьезную дорожную преграду – к примеру, короткий участок раскисшей проселочной дороги. Заметно повышает проходимость автомобиля блокировка межосевого дифференциала, которая в версиях с «механикой» задействуется с помощью кнопки, установленной на центральной консоли. В машинах с АКП блокировкой управляет электроника в автоматическом режиме.

Особых претензий к работе коробок передач обоих типов нет – 5-ступенчатые механические и 4-ступенчатые автоматические КП смогут выходить не менее 300 тыс. км. Одно из главных условий долговечности этих агрегатов – контроль герметичности и своевременная замена масла вместе с фильтром и прокладкой поддона картера (в «механике» – каждые 60 тыс. км, в «автомате» – 40 тыс. км). В механической коробке передач «раздатка», передающая крутящий момент к колесам, имеет общую с КП систему смазки, а вот в автоматической – раздельную. Поэтому, заменив масло в «автомате», стоит помнить, что еще через 20 тыс. км нужно будет обновить смазку в «раздатке». Кроме того, каждые 40 тыс. км необходимо менять масло в переднем и заднем редукторах. Эти узлы, как, впрочем, и карданный вал с подвесными подшипниками и крестовинами, служат без проблем.

Независимая передняя подвеска и многорычажная задняя обеспечивают хорошую устойчивость и комфорт во время езды. В отечественных условиях эксплуатации через 40–50 тыс. км необходимо менять втулки переднего стабилизатора поперечной устойчивости. У большинства других деталей подвески достаточно долгий срок службы – 100–150 тыс. км. Несмотря на это, рекомендуется регулярно, каждые 40 тыс. км, посещать сервис для того, чтобы проверять развал передних и задних колес и смазывать регулирующиеся соединения. Если этого не делать, то, как правило, «намертво» закисают эксцентриковые втулки регулировки развала задних колес. Тогда приходится болгаркой срезать приржавевшие болты и менять нижнюю тягу, в сайлент-блоке которой установлены эксцентриковые втулки.

В рулевом управлении, оснащенном гидроусилителем, со временем могут дать течь сальники рейки. Замена уплотнений обойдется недешево, поскольку для этого придется демонтировать рейку. Кроме того, разбивается и втулка рулевого вала. А вот наконечники и рулевые тяги служат около 200 и 100 тыс. км соответственно.

Особых замечаний к тормозам нет. Но каждые 40 тыс. км нужно обслуживать задние барабаны, смазывая механизм самоподвода колодок.

RAV-4 можно порекомендовать молодым людям, ведущим активный образ жизни и часто выезжающим на пикники подальше от асфальтовых «джунглей» отечественных мегаполисов. Но готовы ли вы удовлетворять запросы этого «паркетника»? Ведь обслуживание, запчасти да и сам автомобиль – не из дешевых.



Альтернатива: Honda CR-V I, Suzuki Grand Vitara I, Kia Sportage I

Итоги

Плюсы: Хорошая коррозионная стойкость ● Надежные двигатель и трансмиссия ● Хорошие устойчивость и управляемость ● Энергоемкая подвеска

Минусы: Дорогостоящее обслуживание и запчасти ● Узкое заднее сиденье и маленький багажник в 3-дверной модификации ● Изнашиваются петли задней двери и втулка рулевого вала ● Возможна потеря герметичности сальников рейки

Toyota Land Cruiser 80

1989–1998





Высокая прочность Toyota Land Cruiser 80 подтверждена не только лидирующими позициями в рейтинге надежности, определяемом немецкой компанией ADAC, но и жесткой и практически беспроблемной отечественной эксплуатацией этих машин бойцами спецподразделения МВД «Беркут».

Toyota Land Cruiser 80 представлена одной модификацией – 5-дверным универсалом, кузов которого установлен на лонжеронной раме. Внедорожник выпускался в трех уровнях оснащения. Комплектация STD создавалась специально для эксплуатации в тяжелых условиях, поэтому имела минимум «наворотов». Богаче оснащена версия GX. Здесь уже есть электропакет и кондиционер. Для любителей максимального комфорта предназначалась «топовая» версия VX с кожаным салоном, люком в крыше и прочими атрибутами. Автомобили бывают 7- и 8-местными. В последнем варианте вместо двух откидных скамеек в багажнике установлен третий ряд сидений для трех человек.

Иногда в Украине встречаются автомобили, выделяющиеся пестрой окраской, хромированными зеркалами заднего вида, эмблемой Toyota на капоте. Это версии, предназначенные для государств Ближнего и Среднего Востока. Безусловно, выглядят они привлекательнее и солиднее, но плохо приспособлены для наших условий.

Чаще можно найти машины, оборудованные 4,2-литровым дизельным двигателем. Предпочтительнее остановить свой выбор на атмосферной версии – хотя ее динамика хуже, чем у турбированной, зато моторесурс больше (по утверждению специалистов, пробег в 500 тыс. км – далеко не предел). Иногда при использовании некачественной солярки выходят из строя топливные насосы высокого давления. Подыскивающим бензиновую модификацию лучше приобрести версию с системой распределенного впрыска горючего. Во-первых, она потребляет меньше горючего, чем карбюраторная (25 л на 100 км против 30–35 л), а во-вторых, менее проблематична в обслуживании. Дело в том, что карбюратор оснащен электронным управлением и нуждается в частой регулировке.

Внедорожный арсенал Toyota Land Cruiser 80 включает полный привод, пониженный ряд передач, блокировку межосевого дифференциала (версии Full Time 4 WD), а на наиболее «нафаршированных» версиях – блокирующиеся передний и задний дифференциалы. Благодаря такой экипировке «японец» уверенно ведет себя даже на тяжелом бездорожье, за что и популярен у любителей ралли-рейдов.

Большинство автомобилей на украинских дорогах – с постоянным полным приводом, о чем свидетельствует шильдик Full Time 4WD. Но некоторые дешевые модификации могут оснащаться и подключаемым полным приводом Part Time 4WD, в котором, в отличие от постоянного, нет межосевого дифференциала. Особых претензий к системе полного привода нет. Необходимое условие беспроблемной эксплуатации – замена масла в мостах каждые 30 тысяч км пробега. Небольшие расходы каждые 30–40 тысяч км будут при замене крестовины карданного вала. Но названный срок они выходят при условии их шприцевания каждые 5 тысяч км.

Со временем на версиях, оснащенных механической КП, разбивается втулка кулисы переключения передач, причем эта неисправность сопровождается не только нечетким их включением. В данном случае рычаг КП начинает упираться в приборную панель. На старых машинах может потечь передний или задний сальник раздаточной коробки.

Зависимые передняя и задняя подвески надежны – многие детали служат долго. При покупке машины следует обратить внимание на то, какие амортизаторы на ней установлены. Бывают версии с амортизаторами, жесткость которых регулируется, и эти детали стоят недешево (около $300 за 1 шт.). При желании подвеску можно переоборудовать, установив обычные амортизаторы, но при этом придется поменять и пружины.

Toyota Land Cruiser 80 – отличный выбор для тех, кому нужен надежный вседорожный автомобиль, способный доставить свой экипаж туда, где нет полноценных дорог. Преимущество перед многими конкурентами в том, что большинство версий оснащено трансмиссией Full Time 4WD, позволяющей постоянно двигаться на полном приводе.

До появления наследника – Cruiser 100 «восьмидесятки» часто становились добычей автоворов, поэтому при покупке машину нужно тщательно проверить на предмет угона и подлинности номеров агрегатов.

История

1989 **Дебют модели Toyota Land Cruiser 80**

1992 4,5-литровый бензиновый агрегат с системой распределенного впрыска топлива

1994 Рестайлинг модели. В стандартное оснащение версии VX вошли airbag и ABS

После: **Toyota Land Cruiser 100 с 1998 г.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1998	1997	1996	1995	1994	1994
	Бензиновые						
	Toyota Land Cruiser 80 4,5i, $	28815	24065	19935	16550	-	-
	Пробег, тыс. км	168,3	188,7	209,1	229,5	-	-
	Дизельные						
	Toyota Land Cruiser 80 4,2 TD, $	25215	23575	21935	20365	18980	17620
	Пробег, тыс. км	168,3	188,7	209,1	229,5	249,9	270,3

Двигатели

Бензиновые 6-цилиндр.: **4,5 л 24V (143 л. с.)** ◆ **4,5 л 24V (205 л. с.)**

Дизельные 6-цилиндр.: **4,2 л 12V (130 л. с.)** ◆ **4,2 л 24V (167 л. с.)** ◆ **4,2 л 24V Turbo (170 л. с.)**



Альтернатива: Nissan Patrol Y60, Opel Frontera (A), Mitsubishi Pajero II

Итоги

+ **Высокая надежность узлов и агрегатов ● Рамная конструкция кузова ● Вместительный салон ● Мощные силовые агрегаты ● Впечатляющие внедорожные возможности**

– **Высокая стоимость запчастей и обслуживания ● Недолговечность крестовин карданного вала ● Многие автомобили с «криминальным прошлым» ● Большой расход топлива у бензиновых версий**

ВАЗ-2121 «Нива»/21213 «Тайга» с 1977





Сегодня на рынке подержанных автомобилей внедорожников достаточно. Но одним из самых дешевых джипов по-прежнему остается отечественная «Нива»/«Тайга».

Российская «Нива» – вседорожный автомобиль с несущим кузовом. Слабые его места, подверженные коррозии как на дорестайлинговых, так и на пострестайлинговых версиях, – арки передних и задних крыльев, пороги, днище под ногами водителя и переднего пассажира, нижние части дверных филенок и крышки багажника. При езде по бездорожью замок третьей двери забивается грязью, а со временем ржавеет и выходит из строя.

По оформлению салон дорестайлинговой «Нивы» напоминает вазовскую «шестерку». Положительное качество интерьера дорестайлинговых автомобилей – мягкий пластик, который даже на машинах первых годов выпуска не скрипит. Со временем из-за сырости большие карты дверей деформируются, и некоторые владельцы попросту крепят их саморезами. Из-за неудачной формы «родных» кресел длительные переезды на «Ниве» утомляют.

На модернизированных автомобилях «Тайга» салон оформлен более современно, однако он более шумный – со временем посторонние звуки издают некачественные пластиковые детали интерьера. Новые сиденья намного удобнее. Впереди в обеих модификациях просторно, а характерная для внедорожников высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. На заднем сиденье смогут удобно разместиться только два пассажира.

Из типичных недостатков отмечены течь крана отопителя, износ втулок вентилятора «печки», а также отсутствие подогрева заднего стекла, которое в сырую погоду быстро запотевает. Не слишком хороша и шумоизоляция.

Неискушенного автомобилиста, заглянувшего под капот, ожидает забавный сюрприз – возле двигателя приютилось запасное колесо. Прибегнув к такому необычному решению, создатели сохранили неизменным «походный» объем багажного отделения в 285 л. При необходимости багажник можно увеличить до 980 л, сложив заднее сиденье.

Автомобили оснащались бензиновыми двигателями объемом 1,3 л, 1,6 л, 1,7 л и 1,8 л. Многие моторы подержанных «Нив» уже пережили капремонт, и их дальнейший ресурс во многом зависит от качества выполненной работы и запчастей. Некачественная цепь не выхаживает и 40 тыс. км, а «левые» сальники клапанов и ремень привода генератора требуют замены уже через 10 тыс. км. Силовой агрегат каждые 10 тыс. км нуждается в регулировке тепловых зазоров клапанов, а после проведения этой процедуры следует подтянуть цепь ГРМ.

«Нива»/«Тайга» оснащались постоянным полным приводом и раздаточной коробкой с пониженным рядом передач и блокировкой межосевого дифференциала. А вот блокировки колесных дифференциалов для этой машины не предусмотрены, но их можно установить самостоятельно. Вместе с тем, проходимость даже стандартной машины неплохая. Механическая КП и «раздатка» достаточно долговечны. Трансмиссия является источником повышенного шума и вибраций при движении на высоких скоростях. Слабое место – крестовины карданных валов. Неоригинальные детали выхаживают всего 15 – 20 тыс. км, а так называемые усиленные крестовины или импортные (GKN) могут прослужить до 50 тыс. км. На старых машинах часто подтекает сальник хвостовика заднего редуктора, а также выходит из строя эластичная муфта карданного вала.

Из-за короткой базы и жестких пружин «Нива»/«Тайга» при проезде неровностей подпрыгивает («козлит»), что негативно влияет на управляемость. Автомобиль оборудован пружинной подвеской – независимой передней и зависимой задней. Слабое место – ступичные подшипники, а также задние амортизаторы. А вот сайлент-блоки передних рычагов и втулки задних тяг служат долго.

Рулевое управление червячного типа имеет низкую информативность, а из-за специфического рулевого механизма приходится крутить «баранку», прикладывая значительные усилия. Однако такой тип рулевого управления отлично «гасит» все удары, передающиеся при проезде неровностей. Со временем в червячной паре появляется люфт, который можно устранить с помощью регулировочного болта рулевого редуктора.

Тормозная система внедорожника оснащена передними дисковыми и задними барабанными механизмами. У машин с пробегом свыше 150 тыс. км, как правило, изношены главный и рабочие тормозные цилиндры, а также задние барабаны. Не редкость неисправный регулятор тормозного усилия.

«Нива»/«Тайга» – машина для людей, которым часто приходится ездить вне асфальтовых дорог, но они пока не располагают средствами для покупки более престижного и нового внедорожника.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	ВАЗ-21213 «Тайга» 1,7, $	8600	6500	6050	5680	5365	5060
	Пробег, тыс. км	0,0	18,9	34,0	49,1	64,2	79,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,3 л (64 л. с.)** ◆ **1,6 л (75 л. с.)** ◆ **1,7 л (80 л. с.)** ◆ **1,8 л (83 л. с.)**

История

04.77 Старт ВАЗ-2121 «Нива»

01.94 Рестайлинг. Обновленные версии получили другой индекс и название – ВАЗ-21213 «Тайга». Понижена погрузочная высота багажника, задние фонари стали вертикальными. В салоне появились более удобные сиденья и современное торпедо

После: **Дебют наследника – ВАЗ-2123 «Chevrolet-Niva» с 1999 г. в. ВАЗ-21213 «Тайга» продолжает выпускаться**

Итоги

+ **Низкая стоимость ● Хорошая ремонтопригодность ● Высокая проходимость ● Большой дорожный просвет**

– **Неважная коррозионная устойчивость ● Низкое качество и недолговечность деталей ● Узкое заднее сиденье ● Шумная трансмиссия**



ВАЗ-21213 «Тайга»

Альтернатива:
Jeep Wrangler YJ, УАЗ-3151, Suzuki Vitara

УАЗ-469/3151

1972–2003





Выдающейся проходимости УАЗ-469/3151 могут позавидовать многие хозяева «крутых» импортных внедорожников. Но в придачу владельцы «российского джипа» получают спартанский салон и частое обслуживание узлов и агрегатов.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	УАЗ-3151 2,4, $	4430	4165	3925	3670	3430	3195
	Пробег, тыс. км	43,9	57,4	70,9	84,4	97,9	111,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр. карб.: **2,4 л (72 л. с.)** ◆ **2,4 л (77 л. с.)** ◆ **2,4 л (80 л. с.)** ◆ **2,9 л (98 л. с.)**

Кузов «бобика» – так отечественные потребители называли УАЗ-469/3151 за округлый передок – смонтирован на лонжеронной раме. Этот вездеход имеет редкий тип кузова – 4-дверный фаэтон со съемной брезентовой, пластиковой или металлической крышей и глухими (неопускающимися) дверными стеклами. Такая конструкция позволяет легко превратить джип в открытый кабриолет – сняв верх (крышу) и рамки дверей вместе со стеклами. Можно даже опустить на капот лобовое стекло.

Благодаря толстому металлу кузов не очень страдает от коррозии, хотя уязвимые места есть – это внутренние карманы дверей, куда во время дождя попадает вода, а также арки передних и задних крыльев.

Изначально автомобиль разрабатывали для армейских нужд, поэтому не стоит удивляться спартанскому внутреннему пространству. У машин с жесткой крышей обзорность ограничивает широкая задняя стойка, а с брезентовым верхом – очень маленькое заднее стекло. Дверные стекла у «бобика» глухие, открываются только лишь форточки. Противоугонные характеристики машины не удовлетворительны, особенно у версий с мягким верхом, кроме того, дверные замки появились только в 1993 году, а капот до сих пор не имеет внутренней блокировки. Зато функциональность «бобика» на высоте – он способен перевозить 7 человек и 100 кг багажа, а если сложить задние сиденья – водителя, переднего пассажира и 600 кг груза.

В среднем моторесурс двигателей до капремонта составляет 100–150 тыс. км. На машинах, выпущенных после 1993 года, из-за некачественного термостата моторы нередко перегреваются. Слабое место ГРМ – втулки распредвала. Со временем они разбиваются и люфтят, из-за чего нельзя нормально отрегулировать тепловые зазоры клапанов. Эту процедуру рекомендуется проводить через каждые 5–10 тыс. км. Нередко дают течь сальники двигателя. Долговечностью не отличаются распределитель зажигания и приводной ремень генератора. Часто засоряются жиклеры в карбюраторе, а при преодолении больших уклонов возникают перебои в его работе.

История

01.72 Старт военной версии УАЗ-469
01.73 Начат выпуск гражданской версии УАЗ-469Б и медицинской – УАЗ-469БГ
01.83 Новый двигатель УМЗ-414 объемом 2,4 л (77 л. с.)
01.84 В системе охлаждения стали использовать «Тосол»
01.85 Модернизация. Новая версия внедорожника с индексом УАЗ-3151
01.93 Серийное производство версии со съемной металлической крышей
01.96 Двигатель УМЗ-4218 объемом 2,9 л (98 л. с.) и удлиненная модификация УАЗ-3153
01.97 Сплошной ковер салона заменен на составной, появились подлокотники на дверях и радиальные шины. Лючок бензобака оснастили замком

После: **Начат выпуск рестайлинговой версии УАЗ-3159 Hanter с 2003 г.**

«Бобики» оснащены 4-ступенчатой механической КП с синхронизированными 3-й и 4-й передачами, а также 2-ступенчатой «раздаткой». Межосевой дифференциал и блокировки переднего и заднего межколесных дифференциалов на них не устанавливают, поэтому большую часть времени внедорожник ездит на заднем приводе. Но при этом его проходимость – очень высокая, а если подключить два моста, то равных ему будет немного! Для управления раздаточной коробкой предусмотрены два рычага. Одним подключается передний мост, а вторым включается пониженная передача. Причем передний мост задействуется не только с помощью рычага раздаточной коробки, но и специальных защелок на ступицах передних колес. Раздаточная коробка служит долго, особенно если включать ее на неподвижном автомобиле, а вот в «механике» со временем изнашивается кулиса переключения передач.

Зависимая подвеска внедорожника достаточно жесткая и при движении по неровностям он сильно «козлит». Вследствие высокого центра тяжести и короткой базы (2380 мм) устойчивость и управляемость внедорожника не очень хорошая. Поэтому лучше на нем не лихачить. Ходовая долговечная, правда, нуждается в регулярном обслуживании – втулки шкворней передней подвески, как, впрочем, и наконечники рулевых тяг, необходимо смазывать через каждые 4–5 тыс. км.

Червячное рулевое управление обладает низкой чувствительностью и плохой обратной связью.

УАЗ-469/3151 как нельзя лучше подойдет для водителей, проживающих в поселках городского типа и селах, для тех, кому важна высокая проходимость, неприхотливость автомобиля и низкие расходы на его содержание. Благодаря простой конструкции «бобики» отличаются поразительной ремонтопригодностью. Вместе с тем будущему владельцу желательно знать, как обращаться с инструментом, и уметь самостоятельно устранить возникшие неисправности.

Итоги

Плюсы:
- **Отменная проходимость**
- **Большая вместительность и грузоподъемность**
- **Хорошая ремонтопригодность**
- **Недорогие запчасти**

Минусы:
- **Большой расход топлива**
- **Плохая устойчивость и управляемость**
- **Некомфортабельный и плохо защищенный от взлома салон**
- **Неважная обзорность и эргономика**
- **Необходимость частого техобслуживания**



Альтернатива:
Jeep Wrangler YJ, ВАЗ-2121 «Нива»/21213 «Тайга», Suzuki Vitara



Минивены компактвены

стр. 220–232

Dodge Caravan/Chrysler Voyager II 1995–2001





Caravan/Voyager первого поколения стал одним из родоначальников класса минивенов. И, как оказалось, принципы функциональности и комфорта, заложенные его создателями около 20 лет назад, до сих пор актуальны. Это подтверждает и второе поколение модели.

Один и тот же автомобиль, в угоду поклонникам разных марок, продавался под именами Dodge Caravan, Chrysler Voyager и Plymouth Voyager. Различить их можно было разве что по фирменным «шильдикам», элементам фронтальной части корпуса и некоторым элементам салона.

Главное отличие Caravan второго поколения от предшественника – две боковые сдвижные двери, хотя существовала и модификация с 4-дверным кузовом, в которой отсутствовала вторая дверь со стороны водителя. Сиденья второго и третьего рядов съемные. Существует также версия Grand с удлиненной на 152 мм колесной базой. Чаще в Украине встречается европейская версия Chrysler Voyager, которая выпускалась в Австрии. Основное ее отличие заключается в светооптике, соответствующей стандартам Европы.

Салон просторный и комфортабельный. Рычаг селектора управления «автоматом» – на рулевой колонке, соответственно, перейти с передних на задние сиденья можно, не выходя из салона. Вместо привычных кресел – цельный задний диван, что значительно ограничивает возможности трансформации. Зато с разложенными сиденьями получается комфортабельное спальное место.

Предложение моторов во многом зависит от модели. Наиболее широкий выбор силовых агрегатов у Chrysler Voyager, который был нацелен как на американский, так и на европейский рынок. В Европу поставлялась и 2,4-литровая модификация. Но наиболее широко у нас распространены 3,3- и 3,8-литровые «шестерки», которые можно найти и под капотом Dodge Caravan. Эти агрегаты оснащены ГРМ с нижним распределительным валом, приводимым в действие цепью, и штангами. Конструкция явно устаревшая, но своей простотой обеспечивает надежность и высокий ресурс. На 2,4-литровых моторах не исключено появление течи через прокладку клапанной крышки. Все бензиновые двигатели отличаются высоким расходом топлива. Самый маленький по объему 2,0-литровый агрегат потребляет в городском цикле около 13 л на 100 км, а самый большой, 3,8-литровый – под 19 л. На этом фоне европейские версии, оснащенные 2,5-литровым турбодизелем VM, могут оказаться лучшим вариантом – расход солярки в городе около 11 л на 100 км. Этот двигатель давно проверен, и особых проблем с его обслуживанием возникать не должно.

Caravan/Voyager предлагался с двумя типами КП. 6-цилиндровые модификации поставлялись исключительно с автоматическими трансмиссиями. Для 4-цилиндровых версий – 5-ступенчатая «механика». Претензий к ней у специалистов практически нет, а вот «автомат» к пробегу в 200 тыс. км наверняка потребует переборки с заменой фрикционов.

На рынке Украины встречаются как моно-, так и полноприводные версии автомобиля. Моноприводные оснащены зависимой задней подвеской с неразрезной балкой моста на листовых рессорах. Решение само по себе не новое, но это позволяет напрочь забыть о каких-либо ремонтных работах. Единственное, что возможно, – это проседание рессор на экземплярах, которые используют в качестве грузовых фургонов. В остальном же проблем с задней подвеской не возникает. Полноприводные версии с 3,8-литровым бензиновым мотором – достаточно редкие на наших дорогах гости. Конструктивно ничего сложного они собой не представляют. Крутящий момент передается на задний мост через вискомуфту. Но формула 4x4 вынудила установить сзади независимую подвеску, в случае ремонта которой приходится использовать более дорогие оригинальные детали. Сам же привод служит долго. Вывести из строя вискомуфту может разве что использование колес с разным диаметром или степенью износа.

Тормозная система спереди – дискового, сзади – барабанного типа сюрпризов не преподносит. Разве что из-за коррозии троса заклинивает стояночный тормоз. ABS может отсутствовать – она предлагалась в качестве опции.

У Caravan/Voyager нет очевидных преимуществ перед конкурентами. Впрочем, как и существенных недостатков. Что неудивительно: многолетний опыт производства позволил создать транспортное средство, которое прекрасно подходит для дальних путешествий.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые						
	Chrysler Voyager 2,0i, $	17800	15915	13820	12115	10900	-
	Chrysler Voyager 3,3i, $	23280	20120	17315	15200	13250	11785
Пробег, тыс. км		76,0	92,9	109,8	126,7	143,6	160,5
	Дизельные						
	Chrysler Voyager 2,5TD, $	-	19675	16860	14585	12910	11585
Пробег, тыс. км		76,0	92,9	109,8	126,7	143,6	160,5

Двигатели

Бензиновые: 4-цилиндр.: **2,0 л (133 л. с.)** ◆ **2,4 л (150 л. с.)**,
6-цилиндр.: **3,3 л (158 л. с.)** ◆ **3,8 л (178 л. с.)**
Дизельный 4-цилиндр.: **2,5 л Turbo (116 л. с.)**

История

До: **Первое поколение Dodge Caravan/ Chrysler Voyager 1983-95 г. в.**

1995 Второе поколение Dodge Caravan/Chrysler Voyager/ Plymouth Voyager

1996 Модификация Grand с увеличенной колесной базой. Топ-версия с мотором 3,8 л

После: **Третье поколение Dodge Caravan/ Chrysler Voyager с 2001 г.**

Итоги

+ **Максимальный объем багажника - один из самых больших в классе ● Хорошая стойкость к коррозии ● Возможность эксплуатации на бензине А-92**

– **Ограничение по трансформации салона ● Течи масла на бензиновых моторах ● На рынке мало турбодизельных модификаций ● Высокий расход топлива**



Альтернатива:
Honda Shuttle, Renault Espace III, Volkswagen Sharan I

Citroën Xsara Picasso

с 1998





Xsara Picasso, представленную еще в 1998 году, должен был сменить новый компактвен Citroën – C4 Picasso, недавно показанный на Парижском автосалоне. Но маркетологи решили иначе – две эти модели будут выпускаться параллельно.

Автомобиль построен на базе модели С-класса Citroën Xsara. Однако колесная база Picasso на 220 мм больше, чем у Xsara, что положительно сказалось на просторности салона и вместительности багажного отделения, которое у компактвена одно из наибольших среди конкурентов. Кроме того, рычаг КП разместили на центральной консоли, благодаря чему можно переместиться с передних сидений на задние, не покидая салона. А для комфортной посадки на задних сиденьях предусмотрена регулировка угла наклона спинок. Xsara Picasso – 5-местный автомобиль, но при необходимости на заднем диване смогут расположиться и четыре пассажира. Все сиденья второго ряда раздельные. Среднее кресло двигается на салазках взад/вперед, а опустив его спинку, можно получить удобный столик с подстаканниками. Спинка каждого из сидений складывается вперед. Все кресла съемные, и убрав их, получим вместительную грузовую площадку с ровным полом. Под ногами задних пассажиров есть два вполне вместительных тайничка.

При боковых маневрах обзор перекрывает вынесенная вперед передняя левая стойка. На машинах, выпущенных до 2003 года, проблемы может создавать блок подрулевых переключателей. Он не ремонтируется, и его приходится менять. После пробега в 150 тыс. км нередко выходит из строя подшипник компрессора кондиционера. Со временем ржавеет крепежный болт «запаски», подвешенной снаружи под полом багажника.

В Украине эксплуатируются автомобили преимущественно с бензиновыми двигателями. Согласно заводским рекомендациям замену масла в двигателе проводят каждые 20 тыс. км. Но учитывая качество отечественного топлива, следует сократить этот интервал до 10 тыс. км. Мотористы советуют заправляться на проверенных АЗС, так как бензиновые агрегаты очень восприимчивы к качеству горючего. Более того, с 2003 года во всех автомобилях отсутствует сменный фильтр тонкой очистки топлива, и одна некачественная заправка может привести к поломке топливной аппаратуры. Двигатели Xsara Picasso лучше не мыть на мойке – катушку зажигания при этом легко залить водой и вывести из строя. ГРМ всех 8-клапанных двигателей (1,6 л) со временем требует регулировки тепловых зазоров клапанов. А вот в «16-клапанниках» делать этого не нужно – в них применены гидрокомпенсаторы. Работники сервиса рекомендуют контролировать зазоры клапанов каждые 70–80 тыс. км при замене ремня ГРМ и роликов. При проведении этой процедуры нужно обязательно проверить состояние «помпы», поскольку она приводится в действие ремнем ГРМ.

Большинство Xsara Picasso оснащалось 5-ступенчатыми механическими КП. Реже устанавливали 4-ступенчатый «автомат» .

«Механика» достаточно надежна и в эксплуатации серьезных неприятностей не доставляет. При пробегах свыше 100 тыс. км могут потерять герметичность сальник кулисы переключения передач и сальники полуосей. А вот в «автомате» могут выходить из строя перепускные клапаны блока управления АКП.

Подвеска отличается неплохой плавностью хода. Через 30–40 тыс. км при езде по украинским дорогам приходится менять стойки стабилизатора поперечной устойчивости, а вот сайлент-блоки рычагов и шаровые опоры «выхаживают» 50–60 тыс. км. В машинах, выпущенных после 2000 года, «шаровые» поставляются в комплекте с кованым рычагом и усиленным задним сайлент-блоком, который служит дольше – до 80–100 тыс. км. Задняя подвеска нуждается в обслуживании каждые 80 тыс. км – в это время желательно сменить игольчатые подшипники торсионов. Подушки торсионной балки служат около 120 тыс. км.

Рулевое управление реечного типа на всех версиях оснащено гидроусилителем. Со временем в нем может утратить герметичность датчик давления масла. Наконечники рулевых тяг Xsara Picasso служат до 50–60 тыс. км.

Citroën Xsara Picasso – отличный вариант универсального автомобильчика для тех, кому полноценного минивена много, а обычного универсала уже недостаточно. Еще одно важное достоинство этой машины – она стоит дешевле, чем конкуренты тех же годов выпуска.

История

09.98 Старт Citroën Xsara Picasso
01.03 2,0-литровый бензиновый двигатель с 4-ступенчатой АКП
03.04 1,6-литровый турбодизель
08.05 Новый бензиновый «16-клапанник» объемом 1,6 л. 1,6-литровый турбодизель

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Citroën Xsara Picasso 1,8i, $	22035	21050	19660	17780	15600	13300
Пробег, тыс. км		0,0	16,8	33,4	60,0	76,6	93,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л (88 л. с.)** ◆ **1,6 л (95 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (110 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)**

Турбодизельные 4-цилиндр.: **1,6 л Common Rail (90 л. с.)** ◆ **1,6 л Common Rail (110 л. с.)** ◆ **2,0 л Common Rail (90 л. с.)**



Альтернатива: Renault Megane Scenic, Opel Zafira I, Mitsubishi Space Star

Итоги

+ *Приемлемая по сравнению с конкурентами рыночная стоимость* ● Оцинкованный кузов ● Просторный и богато укомплектованный салон ● Широкие возможности трансформации внутреннего пространства ● Возможность перемещения между рядами внутри салона ● Багажное отделение – одно из наибольших среди конкурентов ● Энергоемкая подвеска

– Левая передняя стойка перекрывает видимость ● Возможны проблемы с АКП ● Отсутствие на рынке экономичных дизельных версий ● Силовые агрегаты требовательны к качеству топлива. В базе нет фильтра тонкой очистки топлива ● Течь масла из-под датчика давления масла в г/у

Honda Stream

с 2001





Несмотря на принадлежность к разряду семейных моделей, компактвен Honda Stream сориентирован в первую очередь на любителей динамичного драйва.

Машина построена на платформе модели Civic. Компактвен выпускается в 6- и 7-местном исполнении, но в Украине предпочитают первую модификацию. В ней пассажирам среднего ряда вместо трехместного дивана предлагаются два раздельных кресла с регулировкой наклона спинки, между которыми расположена центральная консоль с нишей для мелких вещей и двумя подстаканниками. В третьем ряду будет комфортно лишь пассажирам невысокого роста. В «корме» расположен дополнительный блок управления вентиляцией и «бардачок». Кроме того, в салоне множество ниш, карманов для мелкой клади, а под передним пассажирским креслом находится достаточно большой выдвижной ящик.

Обзорность отличная, ее лишь немного перекрывают массивные передние стойки. Кресла в Stream комфортные, с развитой боковой поддержкой, к тому же на первых двух рядах – с удобными подлокотниками. А вот к эргономике переднего пассажирского места есть претензии. Например, человеку среднего роста трудно вытянуть ноги, а откинутая крышка «бардачка» ложится пассажиру прямо на колени. В остальном посадка на всех трех рядах удобна. Последний ряд сидений компактвена можно сложить, увеличив объем багажного отсека.

На Stream устанавливались два типа бензиновых двигателей, но наиболее распространен 2,0-литровый агрегат. Интересно, что данный мотор – дефорсированный аналог двигателя, устанавливаемого на знаменитую Honda S2000. Он надежен и характерных недостатков не имеет. К тому же этот агрегат оснащен фирменной «хондовской» системой изменения фаз газораспределения i-VTEC, которая в зависимости от режима работы двигателя изменяет время и степень открытия клапанов. В ходе эксплуатации компактвена нужно следить за уровнем масла в моторе – из-за увеличенного (15 тыс. км) интервала его замены падение уровня ниже нормы приводит к ускоренному износу цепи и звезд газораспределительного механизма. Все навесное оборудование приводится в действие одним ремнем. Как правило, его замену проводят раз в 100 тыс. км. Для нормальной работы свечей зажигания необходимо качественное топливо – при заправке суррогатом срок их службы сокращается до 10–20 тыс. км.

Автомобили, оснащенные механической коробкой передач, проблем своим владельцам не создают – необходима лишь замена масла через 90 тыс. км. Автоматическая трансмиссия также долговечна, но только при качественном и своевременном обслуживании (замена масла через 60 тыс. км).

Подвеска Stream – это стойки McPherson спереди и «многорычажка» сзади. Она упруго отрабатывает дефекты дорожного покрытия, отменно «проглатывая» как мелкие, так и крупные неровности. Благодаря таким настройкам ходовой и низкому центру тяжести автомобиль проходит повороты без пугающих кренов. Несмотря на спортивный характер машины, что, впрочем, присуще всем Honda, ее подвеска отлично справляется с украинскими дорогами. В передней через 60 тыс. км выходят из строя втулки стабилизатора поперечной устойчивости, а вот ресурс их стоек на 100 тыс. км больше. Передний сайлент-блок выдерживает 120 тыс. км и меняется отдельно от рычага. Примерно с такой же периодичностью выходят из строя ступичные подшипники как спереди, так и сзади. В задней многорычажной подвеске с интервалом в 75 тыс. км следует менять лишь втулки стабилизатора. Замену остальных деталей передней и задней подвески по причине износа работникам автосервиса выполнять не приходилось.

В рулевом управлении применен обычный гидроусилитель, изменяющий усилие в зависимости от скорости движения. ГУР и рейка надежны и ремонтопригодны. Рулевое управление довольно острое – от упора до упора всего 2,8 оборота.

Дисковые тормоза на всех колесах с системой ABS обеспечивают компактвену хорошее замедление. Причем антиблокировочная система не спешит вмешиваться в процесс торможения, давая водителю возможность самому управлять замедлением. Вместе с тем, при обслуживании тормозов следует помнить, что при использовании оригинальных передних тормозных колодок тормозные диски служат всего около 60 тыс. км. Выход из данной ситуации нашли, устанавливая тормозные колодки от снятой с производства в 2004 году Honda Legend III. По форме колодки абсолютно идентичны, а вот фрикционный состав другой. Такая замена не ухудшает эффективность тормозов, но позволяет существенно увеличить ресурс дисков.

Honda Stream подойдет как для путешествий всей семьей, так и для поездок на работу. А спортивный и задорный характер автомобиля придется по вкусу любителям «позажигать».





Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2006	2005	2004	2003	2002	2001
	Бензиновые						
	Honda Stream 1,7i, $	24490	23040	21590	20140	18690	17480
	Honda Stream 2,0i, $	25210	23890	22570	21360	20260	19155
Пробег, тыс. км		00,0	25,5	42,5	59,5	76,5	93,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,7 л 16 V (125 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V (156 л. с.)**

История

01.01 Старт новой модели Honda Stream

01.02 В Японии начат выпуск полноприводной версии

01.04 Рестайлинг Honda Stream

Итоги

Удобный трансформируемый салон с множеством карманов и ниш для «мелочевки» ● **Тяговитый мотор** ● **Долговечная подвеска** ● **Хорошие устойчивость и управляемость**

Отсутствие экономичных дизельных версий ● **Мало места в третьем ряду кресел** ● **Автомобиль требователен к качеству обслуживания**

Альтернатива:
Mazda Premacy, Citroën Xsara Picasso, Opel Zafira

Honda Shuttle/Odyssey I

1994–2000





Вам нужен вместительный и комфортабельный минивен? В таком случае присмотритесь к Honda Shuttle.

Этот минивен изначально был предназначен для США, чем и объясняется «американское» расположение рычага КП на рулевой колонке. Кстати, это позволяет перемещаться с передних сидений на задние, не покидая салона. Shuttle представлен двумя модификациями – 6- и 7-местной. Благодаря высокой посадке дорога просматривается далеко вперед.

Варианты трансформации салона не совсем удачны – сиденья второго ряда несъемные, а «запаска» установлена внутри багажника возле заднего правого крыла, из-за чего максимальный объем багажного отсека небольшой. Да и грузоподъемность минивена маленькая, по сравнению со многими одноклассниками. Зато большинство Shuttle хорошо укомплектованы: центральный замок, гидроусилитель руля, «баранка» с регулируемой высотой, электростеклоподъемники, электропривод наружных зеркал и их обогрев, кондиционер, автоматическая КП, круиз-контроль и водительская подушка безопасности. По поводу коррозионной стойкости можно не беспокоиться – кузова автомобилей оцинкованы.

В непогоду передние дворники «распашного» типа оставляют широкую неочищенную полосу возле водительской стойки, а также быстро загрязняется заднее стекло.

История

10.94 Старт модели Honda Shuttle/Odyssey I

01.98 Незначительный рестайлинг. Появился бензиновый двигатель объемом 2,3 л. Для США и Канады начат выпуск минивена люкс-класса Honda Lagreat

01.00 *Рестайлинг модели. Выпуск Shuttle/Odyssey для европейского рынка прекращен*

После: **Дебют Honda Odyssey II для американского рынка с 2002 г.**

Линейка силовых агрегатов Shuttle состоит из трех бензиновых двигателей. 6-цилиндровый агрегат предназначался только для американского Odyssey. Европейские версии комплектовались 4-цилиндровыми моторами объемом 2,2 и 2,3 л. Первый устанавливался на автомобили, выпущенные до 1998 года, а второй – после. 2,3-литровый агрегат оснащен знаменитой «хондовской» системой VTEC, изменяющей в зависимости от оборотов двигателя время и степень открытия клапанов. Оба 4-цилиндровых мотора очень надежны: есть экземпляры, которые уже «выходили» около 300 тыс. км. Причем и при таком пробеге моторы находятся в хорошем техническом состоянии. Двигатели Shuttle оснащены двумя балансирными валами, обеспечивающими ровную работу силового агрегата. Ввиду такой конструктивной особенности при замене ремня ГРМ через каждые 100 тыс. км (срок указан для оригинальной запчасти) нужно устанавливать еще и новый ремень привода балансировочных валов. Если же пробег автомобиля свыше 200 тыс. км, следует внимательно осмотреть все сальники – они могут дать течь. Каких-либо других проблем с двигателями не возникает.

Минивены оснащались 4-ступенчатой автоматической КП. При этом с 2,2-литровым мотором агрегатировалась так называемая двухвальная коробка передач, а с 2,3-литровым – трехвальная. Первая из них отличается завидной надежностью, а вот во второй после пробега в 300 тыс. км «подгорали» фрикционы и работа коробки передач ухудшалась. Все Shuttle – переднеприводные, а вот Odyssey бывают и полноприводными. В принципе, конструкция полного привода аналогична CRV и HRV – задние колеса подключаются с помощью вискомуфты при пробуксовке передних.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Honda Shuttle 2.2i, $	–	–	–	13530	12135	10920
	Пробег, тыс. км	120,6	139,9	159,2	178,5	197,8	217,1
	Honda Shuttle 2.3i, $	17950	16550	15450	–	–	–
	Пробег, тыс. км	151,9	176,2	200,5	224,8	249,1	273,4

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,2 л 16V (150 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V VTEC (150 л. с.)**

6-цилиндр.: **3,0 л 24V (200 л. с.)**



Альтернатива:
VW Sharan I, Toyota Previa I, Opel Sintra

Независимые многорычажные передняя и задняя подвески энергоемкие и обеспечивают сидящим в салоне высокий комфорт. Причем большинство деталей «многорычажки» Shuttle меняются отдельно. Исключение составляет лишь верхняя шаровая опора – ее замена производится вместе с передним рычагом. Нижняя шаровая опора и детали задней подвески способны прослужить около 100 тыс. км. Чаще всего (каждые 50 тыс. км) придется менять втулки переднего и заднего стабилизаторов поперечной устойчивости.

Реечное рулевое управление Shuttle оснащено гидроусилителем руля, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости движения. Благодаря такой конструкции повышается безопасность управления. Как свидетельствует опыт эксплуатации, проблем с рулевым не бывает, а тяги и их наконечники способны прослужить около 100 тыс. км.

Тормозная система, оснащенная дисковыми механизмами и системой ABS, очень эффективна. Каких-либо замечаний в процессе эксплуатации тормоза не вызывают.

Honda Shuttle подойдет тем автомобилистам, которые часто совершают междугородные переезды и любят путешествовать большой компанией.

Итоги

+ **Богатая комплектация ● Высокий комфорт ● Динамичные двигатели ● Хорошая управляемость**

– **Дорогостоящие обслуживание и запчасти ● Несъемный средний ряд сидений ● Небольшое багажное отделение ● При пробеге в 300 тыс. км возможны проблемы с «автоматом»**

Mercedes A-Klasse (W168) 1998–2004





Этот автомобильчик не совсем соответствует «мерседесовским» стандартам. Вместо очередного солидного седана для преуспевающих граждан — «косметичка» длиной менее четырех метров.

Главная конструктивная особенность Mercedes A-Klasse – двойной пол, в котором спрятали часть агрегатов. Таким образом не только расширили пространство внутри, но и обеспечили пассивную безопасность, так как силовой агрегат во время столкновения уходит под пол салона. Такая компоновка предопределила и внешность машинки – с однообъемным кузовом и высокой посадкой пассажиров.

Следы коррозии на кузове пока не замечены, и, следует полагать, это произойдет не скоро. Однако при выборе подержанных «бэби» нужно учитывать, что они могли побывать в легких авариях – это издержки эксплуатации в условиях больших городов, а также следствие не слишком отточенных водительских навыков многих представительниц прекрасного пола, которым состоятельные мужья покупали этот маленький Mercedes. Вообще, W168 отлично приспособлен к городским дорогам: неплохой обзор из-за руля, достаточно большой клиренс (140 мм), высокая посадка на сиденьях, коротенький капот. Правда, пространство для задних пассажиров довольно скромное, но в коротких поездках вполне приемлемое. Заднее сиденье двигается по салазкам на 111 мм, что позволяет изменять полезный объем багажника. Кроме того, для перевозки габаритных грузов сиденья можно сложить или вообще оставить дома. Как по частям, так и полностью.

Все двигатели модели проектировались специально для нее. Моторный отсек отличается необычной компоновкой: блок цилиндров наклонен вперед на угол 59 градусов, состыкованная с ним КП, изгибаясь, уходит назад и вниз. Даже для замены приводного ремня генератора и кондиционера с натяжными роликами приходится извлекать мотор со своего места, «выкатывая» его вместе с подрамником. А менять эти детали порой приходится даже чаще рекомендованных 60 тыс. км. Сказывается близкое соседство ремня с ведущим колесом, щедро «одаривающим» привод навесного оборудования водой, грязью и песком. По той же причине преждевременно изнашиваются подшипники генератора и муфты компрессора кондиционера. Чаще других в Украине встречаются бензиновые двигатели объемом 1,6 л, а вот дизели у нас – редкость.



Альтернатива:
Audi A2, Mazda Demio, Suzuki Ignis

История

12.96 Прототип автомобиля
02.98 Серийное производство A-Klasse (W168)
04.99 Старт модели А 190 с бензиновым мотором 1,9 л
01.01 Рестайлинг
03.01 Удлиненная версия A-Klasse
01.02 Дебют заряженной версии А 210 Evolution с мотором 2,1 л
После: Mercedes A-Klasse (W169) с 2004 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые					
	Mercedes A 140 , $	14705	13240	12125	11430	-
	Mercedes A 160 , $	15720	14480	13460	12660	11845
	Пробег, тыс. км	60,3	73,7	87,1	100,5	113,9
	Дизельные					
	Mercedes A 170 CDI , $	17065	15440	13820	12675	-
	Пробег, тыс. км	60,3	73,7	87,1	100,5	113,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л (82 л. с.)** ◆ **1,6 л (102 л. с.)** ◆ **1,9 л (125 л. с.)** ◆ **2,1 л 16V (140 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,7 л 16V Turbo (60 л. с.)** ◆ **1,7 л 16V Turbo (90 л. с.)**

Абсолютное большинство находящихся в Украине «малюток» – с АКП. При осмотре трансмиссии снизу иногда можно заметить следы потения маслом на стыке двигателя и «коробки», где есть специальное контрольное отверстие. Обычно это свидетельствует об износе сальника вала гидротрансформатора. Если течь невелика, с заменой уплотнения можно повременить, но в таком случае нужно регулярно следить за уровнем масла в АКП.

Для обеспечения устойчивости небольшой автомобиль в базовом оснащении вооружили неотключаемой системой стабилизации движения ESP и модными низкопрофильными шинами размерностью 195/50 R15, а также тормозами с ABS и Brake Assist и противобуксовочной системой ASR в придачу. Ходовая часть – не самое сильное место этой модели. Подшипники, на которых качаются рычаги задней подвески, могут выйти из строя уже при пробеге 20 тыс. км, хотя есть примеры, когда они «выхаживают» и 60 тыс. км. Также 60 тыс. км обычно выдерживают и шаровые опоры. А вот сайлент-блоки передних рычагов более живучи – их ресурс не менее 100 тыс. км. У задних пружин после пробега 20–25 тыс. км по «убитым» дорогам иногда лопается крайний виток, а стойки стабилизаторов поперечной устойчивости не всегда доживают до 15–20 тыс. км.

Рулевое управление оснащено гидроусилителем с электроприводом насоса. Расходниками тут считаются наконечники и шарниры рулевых тяг – и те, и другие служат не менее 60 тыс. км. Стук в рулевом управлении A-Klasse чаще всего издает пара шестерня–рейка, реже втулки рейки. Устранение этой неприятности обходится недешево, но немедленной замены стучащая рейка не требует.

От более солидных Mercedes эту машину отличают лишь небольшие размеры, меньшие комфорт и затраты на обслуживание. Если вы ищете престижный и компактный автомобиль для своей супруги или любимой девушки, A-Klasse будет неплохим вариантом. Недешево, но наши женщины достойны и большего.

Так как изначально многие машины покупали для прекрасных дам, это сослужило хорошую службу сегодняшним покупателям подержанных «ашек» – все они прекрасно ухожены, как любимые игрушки.

Итоги

+ Хороший имидж марки ● Удобный салон ● Трансформируемый багажный отсек ● Хорошее состояние большинства экземпляров

– Высокая стоимость ● Потребность в квалифицированном обслуживании ● Жесткая и недолговечная подвеска

Mitsubishi Space Wagon III 1991–1997





Если вы готовитесь путешествовать на этом автомобиле всемером, придется взять минимум вещей — багажник слишком мал. Но зато в остальном Mitsubishi Space Wagon — модель очень интересная.

Кузов Space Wagon оцинкован, и если минивен не попадал в дорожные передряги, ржавчины на нем быть не должно. Кстати, кузовные детали к Space Wagon – большая редкость. На экземплярах первых годов выпуска могут быть изношены петли дверей, особенно водительской.

Даже базовые версии были неплохо оснащены. Вне зависимости от комплектации все Space Wagon 7-местные. Посадка на передних сиденьях напоминает джиповскую – кресла установлены на полу высоко, что способствует хорошей обзорности. Усиливает впечатление и большая площадь остекления. Чтобы проникнуть на «галерку», нужно попросить одного из пассажиров среднего ряда покинуть салон и сдвинуть их кресла вплотную к передним. На третьем ряду сидений взрослым пассажирам не совсем удобно – двоим будет тесновато, да и колени упираются в спинки сидений второго ряда. Спинки кресел среднего ряда снабжены подстаканниками, однако пользоваться ими неудобно – для этого необходимо откинуть спинки вперед. «Походный» объем багажного отделения Space Wagon в 178 л один из наименьших среди конкурентов.

Чаще в Украине встречаются минивены, оснащенные бензиновыми «16-клапанниками» объемом 1,8 и 2,0 л. Об износе бензинового двигателя косвенно свидетельствует поломка электроклапана холостого хода. 2,0-литровый бензиновый агрегат конструктивно сложнее и дороже в обслуживании. Он снабжен двумя балансирными валами, которые обеспечивают более ровную работу двигателя. Поэтому плановая замена ремня ГРМ через каждые 60 тыс. км пробега обходится недешево. Доверять эту операцию желательно только квалифицированным механикам, в противном случае можно легко нарушить положение балансирного вала, что проявится в повышенной вибрации двигателя во время работы. Даже при небольшом масляном голодании в 2,0-литровом агрегате в первую очередь изнашиваются вкладыши балансирных валов, после чего валы «выедают» свое посадочное место. Как следствие, в большинстве случаев требуется замена блока цилиндров. Все «8-клапанники» со временем нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов, а вот в 16-клапанных двигателях установлены гидрокомпенсаторы. Система охлаждения требует бережного отношения – стенки радиатора очень тонкие и их легко повредить при неаккуратном обслуживании двигателя. Со временем выходит из строя прокладка крышки заливной горловины радиатора, в которой находится клапан сброса избыточного давления в системе охлаждения, а это приводит к нарушению температурного режима и закипанию рабочей жидкости. В машинах, выпущенных в 1991–1993 гг., нередко появляются трещины в заливной горловине радиатора.

Space Wagon агрегатировался 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. При правильной эксплуатации «автоматы» служат долго. Характерной «болезнью» механических КП является повышенный износ синхронизаторов. Ускоряет их износ несвоевременная замена масла. Эту процедуру в «механике» рекомендуется проводить каждые 40–50 тыс. км. Большинство минивенов – переднеприводные, хотя порой попадаются и полноприводные версии 4WD. От их покупки лучше воздержаться – возраст машины и сложность конструкции дают о себе знать, и восстановление такой трансмиссии обойдется недешево.

Независимые передняя и задняя подвески в меру энергоемкие. Наименее долговечными являются стойки стабилизаторов поперечной устойчивости, которые потребуют замены через 30–40 тыс. км. Задняя подвеска намного надежнее – сайлент-блоки рычагов могут прослужить больше 100 тыс. км, но если они выйдут из строя, придется раскошелиться – «резинки» поставляются вместе с рычагом. Не менее «приятна» и поломка заднего подшипника, который меняется вместе со ступицей.

Реечное рулевое управление во всех версиях оснащено гидроусилителем. Характерная возрастная проблема – легкий стук в рейке при преодолении неровностей, связанный с износом пары шестерня–рейка. Хотя с этой неполадкой можно еще долго ездить. На наших дорогах наконечники рулевых тяг служат около 40 тыс. км.

Mitsubishi Space Wagon станет хорошим другом для семейных автолюбителей, которым нравится путешествовать на собственной машине. Да и в хозяйстве универсальный минивен лишним не будет.

История

До: Mitsubishi Space Wagon II 1988–1991 г. в.

08.91 Старт Mitsubishi Space Wagon III

После: Mitsubishi Space Wagon IV 1997–2003 г. в.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Mitsubishi Space Wagon 2,0i, $	10530	9550	8650	7805	6960	6100
Пробег, тыс. км		165,6	183,5	201,4	219,3	237,2	255,1

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (122 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (133 л. с.)** ◆ **2,4 л (109 л. с.)** ◆ **2,4 л 16V (128 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **1,8 л Turbo (75 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (82 л. с.)**



Альтернатива: Toyota Previa I, Renault Espace II, Pontiac Trans Sport

Итоги

Плюсы: Невысокая стоимость ● Стойкость к коррозии ● Хорошие устойчивость и обзорность ● 7 посадочных мест

Минусы: Сложности с поиском кузовных запчастей ● Дорогостоящее обслуживание 2,0-литрового бензинового агрегата и задней подвески ● Недолговечность синхронизаторов КП ● Небольшой багажник

Opel Zafira I

1999–2005





Opel Zafira - первый компактвен, способный принять на борт семерых человек, вследствие чего он долго оставался вне конкуренции в своем классе. Да и сегодня все еще вызывает интерес у тех, кто подыскивает на вторичном рынке небольшое, но вместительное транспортное средство.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2005	2004	2003	2002	2001	2000
	Бензиновые						
	Opel Zafira 2,2i, $	19250	18330	17405	16500	15685	14885
	Пробег, тыс. км	27,7	49,9	72,1	94,3	116,5	138,8
	Дизельные						
	Opel Zafira 2,0 TD, $	17580	16765	15910	15000	14130	13280
	Пробег, тыс. км	27,7	49,9	72,1	94,3	116,5	138,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,6 л 16V (101 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (125 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (192 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V (147 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **2,0 л 16V Turbo (82 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (101 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V Turbo (125 л. с.)**

Создатели Opel Zafira запатентовали свою систему трансформации салона, получившую название Flex7 (англ. flexible – гибкий), позволяющую сделать автомобиль 2-, 3-, 4-, 5-, 6- или 7-местным. В полу багажного отделения спрятаны два дополнительных сиденья. В третьем ряду кресел смогут разместиться даже рослые пассажиры, хотя удобнее всего будет людям не выше среднего роста. На сиденьях второго ряда свободного места вполне достаточно даже для высоких. Благодаря сдвижной конструкции этих сидений при необходимости можно увеличить пространство для ног пассажиров, разместившихся в третьем ряду. Спинки кресел второго ряда регулируются по углу наклона и складываются в пропорции 60:40 или 40:20:40. В дорогих версиях вперед отбрасывается еще и спинка переднего пассажирского сиденья.

При установленных сиденьях третьего ряда объем багажника всего 150 л, но если спрятать дополнительные кресла, он увеличится до 600 л (показатель – один из наибольших среди конкурентов). Из-за того, что сиденья второго ряда несъемные, максимальный объем багажника меньше, чем у многих 5-местных одноклассников (1700 л). В Zafira не предусмотрено место для хранения коврика и шторки багажного отделения. Из-за особенной траектории складывания «багажных» сидений обивку кресел можно ненароком испачкать о грязный пол. V-образные передние стойки при боковых маневрах перекрывают видимость.



История

1999 Стартует новая модель Opel Zafira
2000 Мощность бензинового двигателя объемом 1,8 л 16V повышена до 125 л. с.
2001 Дебют заряженной версии. Появился 1,6-литровый мотор, работающий на природном газе.
2002 Турбодизель объемом 2,2 л
01.03 Рестайлинг
После: Opel Zafira II с 2005 г.

Линейка силовых агрегатов Zafira включает бензиновые и дизельные двигатели, но в Украине наибольшее распространение получили 1,6- и 1,8-литровые бензиновые версии. В среднем моторесурс двигателей составляет 250–300 тыс. км. Из-за применения низкокачественного топлива на свечах может образовываться нагар и возрастает нагрузка на электронный модуль зажигания, что приводит к его выходу из строя. Уменьшить срок службы модуля также может несвоевременная замена свечей или же попытка дать «прикурить» от своего аккумулятора соседу по гаражу. Модуль не ремонтируется, а новый стоит недешево.

Если использовать низкооктановое топливо, перегревается выпускной коллектор, что приводит к его деформации и появлению трещин. Может выйти из строя и клапан рециркуляции отработавших газов. А в 1,6-литровом моторе езда на некачественном топливе приводит еще и к образованию нагара на клапанах. В дизельных моторах также возможен выход из строя клапана системы рециркуляции отработавших газов.

Чаще у нас встречаются версии Zafira с механической КП. После пробега в 100 тыс. км в ней могут износиться втулка и палец кулисы переключения передач, что приводит к повышенному люфту рычага КП. Иногда теряют герметичность сальники полуосей. В «автомате» японского производства характерных неисправностей не выявлено.

Чаще всего (через 30 тыс. км) при езде по отечественным дорогам приходится менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Стойки держатся чуть дольше. Шаровые опоры и сайлент-блоки выхаживают до 100 тыс. км и меняются отдельно от передних рычагов. Долго служат и «резинки» задней балки. А при выходе из строя колесных подшипников их необходимо менять вместе со ступицами.

В машине установлен электрогидравлический усилитель руля, изменяющий степень усиления в зависимости от скорости движения. Благодаря этому компактвен имеет великолепную устойчивость и управляемость. При больших пробегах (за 200 тыс. км) разбивается втулка рулевого механизма, что сопровождается стуком при проезде неровностей, а также текут сальники рейки.

Этот компактвен – удобное и вместительное средство передвижения для большой семьи (из конкурентов-одногодок 7 пассажирских мест никто не предлагает). К тому же Opel Zafira будет интересен активным водителям – благодаря отличной настройке шасси он позволяет ездить вполне динамично.

Итоги

Плюсы: Хорошая коррозионная стойкость • Просторный салон • Возможность перевозки семи пассажиров • Багажное отделение со сложенным третьим рядом сидений – одно из наибольших среди конкурентов • Энергоемкая подвеска • Отличная устойчивость и управляемость

Минусы: Передние стойки перекрывают обзор • При складывании сидений третьего ряда их лицевая часть пачкается о грязные коврики • Не предусмотрено место для коврика и шторки багажного отделения • Силовые агрегаты требовательны к качеству топлива • При больших пробегах возможны проблемы с рулевым и МКП

Альтернатива:
Citroën Xsara Picasso, Renault Megane Scenic, Mitsubishi Space Star

Opel Sintra

1996–2000





Под близкой европейцам маркой Opel представители GM попытались продавать в Старом Свете заокеанский продукт. Sintra — это перелицовка Chevrolet Transport и его американских родственников. Однако спрос на эту машину оказался невысоким, поэтому через 4 года с момента появления ее производство было прекращено.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996
	Бензиновые					
	Opel Sintra 2,2i 16V, $	-	14265	13210	12360	11720
	Opel Sintra 3,0i V6, $	16700	15410	14070	12900	11845
Пробег, тыс. км		123,8	143,6	163,3	183,2	203,0

Двигатели

Бензиновый 4-цилиндр.: **2,2 л 16V (141 л. с.)**
6-цилиндр.: **3,0 л 24V (201 л. с.)**
Дизельный 4-цилиндр.: **2,2 л 16V Turbo (116 л. с.)**

Модель выпускалась на американском заводе GM в Доравиле. Официально в Украине автомобили не продавались и попадали в нашу страну благодаря предприимчивым автоперегонщикам. «Немец» отличается от американских родственников иным оформлением бамперов, фирменной радиаторной решеткой, другим салоном и силовыми агрегатами. Заокеанское происхождение автомобиля часто становится причиной проблем с запчастями, а их стоимость выше, чем к остальным моделям Opel. Благодаря качественному лакокрасочному и антикоррозионному покрытию даже на тех машинах, которые давно эксплуатируются в Украине, ржавчины нет.

Салон Sintra просторный и комфортабельный. В зависимости от комплектации он может быть 7-местным или же 8-местным – соответственно, с двумя раздельными креслами или с цельным диваном в багажнике. Во втором ряду сидений места очень много как над головой, так и от коленей до спинок передних кресел, да и в третьем очень удобно. Правда, чтобы попасть туда, потребуется спортивная сноровка. В дорогих версиях передние кресла разворачиваются на 180°. Пассажирские сиденья второго и третьего рядов можно сложить полностью, положить только их спинки, подвинуть назад или вперед или же вообще вынуть из машины, превратив ее во вместительный грузовой фургон. Шумоизоляция салона неважная – звук работающего мотора хорошо прослушивается. С кондиционером, который входит в базовое оснащение минивена, нередко возникают проблемы – пересыхают уплотнительные манжеты, и фреон выходит из негерметичной системы кондиционирования, особенно на машинах первого года выпуска.

Чаще на украинском рынке встречаются минивены, оснащенные бензиновым мотором объемом 2,2 л. В нем со временем отмечены течи заднего сальника коленвала. Через каждые 60 тыс. км при замене ремня ГРМ желательно установить и новую «помпу», которая приводится в действие ремнем и имеет приблизительно одинаковый с ним срок службы. В 3,0-литровом моторе Sintra первого года выпуска были отмечены случаи течи масляного радиатора, врезанного в радиатор системы охлаждения. При этой поломке масло может попасть в систему охлаждения двигателя. Радиатор не ремонтируется, и придется покупать новую деталь.

Минивен оснащен 5-ступенчатой механической КП, которая агрегатировалась с 2,2-литровыми бензиновыми и турбодизельными двигателями, и 4-ступенчатой автоматической коробкой передач, предназначенной для 3,0-литровой «шестерки». Оба агрегата надежны, и характерных поломок в процессе их эксплуатации не выявлено.

Подвеска минивена отличается высокой энергоемкостью и долговечностью. Чаще на наших дорогах (через 50–60 тыс. км) придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Сайлент-блоки передних рычагов и шаровые опоры имеют большой ресурс и меняются отдельно от рычагов. А вот ступичные подшипники передних и задних колес выполнены вместе со ступицей и датчиком ABS и стоят около $400.

Во всех версиях реечное рулевое управление оснащено гидроусилителем, который характеризуется некоторой вальяжностью. Впрочем, семейному минивену это простительно. А вот к долговечности этого узла есть более серьезные претензии. Так, на наших дорогах со временем разбивается пара шестерня–рейка, и эта неисправность проявляется стуком при проезде неровностей. Кроме того, на машинах первых годов выпуска могут потерять герметичность сальники рулевой рейки и насоса гидроусилителя. На фирменной СТО эти детали не ремонтируются, они подлежат замене, хотя отечественные умельцы могут восстановить вышедшие из строя узлы.

Тормозная система весьма эффективна благодаря применению дисковых механизмов (впереди – вентилируемых) и системы ABS. Тормозные колодки стоят недешево. К примеру, передние фирменные колодки – около $100, а неоригинальные – свыше $40.

Функциональность и комфорт Opel Sintra заслуживают всяческих похвал. Однако владельцу автомобиля прийдется примириться с высокой стоимостью обслуживания и запчастей, которых, к тому же, часто нет в наличии.

История

01.96 Старт Opel Sintra и его американских родственников Pontiac Trans Sport, Chevrolet Trans Sport/Venture и Oldsmobile Silhouette

01.00 Выпуск Opel Sintra прекращен. Американские аналоги продолжают производить

Итоги

+ Комфортабельный и легко трансформируемый салон • Хорошая обзорность • Вместительный багажник • Энергоемкая подвеска • Невысокая стоимость (на фоне конкурентов-одногодок)

– Дорогостоящее обслуживание • Проблемы с наличием запчастей • Недостаточная шумоизоляция салона • Недолговечность рулевой рейки и насоса гидроусилителя • Ограниченный выбор двигателей



Альтернатива: VW Sharan I, Toyota Previa I, Honda Shuttle

Peugeot 806

1994–2002





При покупке Peugeot 806 следует обратить внимание на то, что он может быть 5-, 6-, 7- и даже 8-местным. А если установить переднее 3-местное сиденье от грузовой версии Peugeot Expert, то внутри смогут разместиться даже девять человек!

Пассажировместимость Peugeot 806 зависит от того, какие сиденья в нем установлены. Так, кресла второго и третьего рядов могут быть раздельными 2-местными или сплошными 3-местными. Более того, при необходимости все они легко демонтируются. В дорогих версиях передние сиденья разворачиваются на 180°. Благодаря тому, что рычаг КП убран с пола, можно перемещаться с передних сидений на задние, не покидая салона. Если на рынке предлагают 5-местную модификацию, стоит знать, что установка третьего ряда сидений в ней предусмотрена, но их придется докупать отдельно и стоят они недешево. Объем багажного отделения в 340/3300 л – средний по сравнению с одноклассниками. Кстати, на общей с Peugeot 806 платформе выпускались еще три минивена – Citroën Evasion, Fiat Ulyse и Lancia Z.

В отличие от главных конкурентов, у Peugeot 806 задние боковые двери не распашные, а сдвижного типа, что облегчает посадку/высадку при плотных парковках. Ручки открытия задних боковых дверей иногда не выдерживают небрежной эксплуатации и ломаются. Кузов минивена оцинкован.

Моторесурс двигателей Peugeot 806 в среднем составляет 400–500 тыс. км. Турбодизельные версии более требовательны, чем бензиновые. Так, каждые 80 тыс. км турбодизели нуждаются в обслуживании топливных форсунок. А в 1,9-литровом агрегате со временем необходимо регулировать и тепловые зазоры клапанов. Во всех турбодизельных двигателях применяется насос вакуумного усилителя тормозов, который установлен на головке блока цилиндров и питается смазкой из специального масляного канала. При использовании некачественного масла этот канал закоксовывается, что снижает эффективность тормозов. На бензиновых двигателях отмечались засорения и выходы из строя регулятора холостого хода. Все версии оборудовались системой аварийного отключения топливного насоса, которая активизируется датчиком удара при столкновениях. Кнопка, которой включается бензонасос, установлена в моторном отсеке на чашке передней стойки.

Peugeot 806 имеет привод на переднюю ось и оснащался 5-ступенчатыми механическими и 4-ступенчатыми автоматическими КП. Чаще встречаются автомобили с «механикой». На старых машинах в обоих типах КП отмечены течи сальников полуосей. ШРУСы поставляются вместе с полуосью, поэтому нужно внимательно следить за целостностью пыльников.

Подвеска Peugeot 806 мягкая и отличается хорошей энергоемкостью. В передней независимой подвеске меньше всего (от 40 до 80 тыс. км) служат шаровые опоры. Их замена недешевая, так как в оригинале «шаровые» поставляются вместе с рычагом и сайлент-блоками. Кроме того, при ремонте подвески не на специализированном сервисе «умельцы» могут снять с шаровой опоры тепловой экран, из-за чего пыльник «шаровой» пересыхает и трескается. Задняя полузависимая подвеска намного долговечнее передней – сайлент-блоки балки служат 150–200 тыс. км.

Реечное рулевое управление автомобилей оснащено гидроусилителем. Наконечники рулевых тяг выдерживают около 40 тыс. км.

Тормозная система достаточно эффективна. Маломощные версии до 100 л. с. оборудовались задними барабанными тормозными механизмами, а все остальные – дисковыми; впереди применялись только дисковые вентилируемые тормоза. К тому же большинство минивенов оборудовано ABS. При замене колодок специалисты рекомендуют контролировать состояние пыльников направляющих суппортов, а также чистить и смазывать направляющие.

Peugeot 806 – автомобиль для тех, кому необходимо многофункциональное транспортное средство. Минивен порадует комфортабельным, просторным и вместительным салоном с широкими возможностями его трансформации, а также энергоемкой подвеской, хорошей управляемостью и надежно защищенным от коррозии кузовом.

История

03.94 Представлен Peugeot 806
03.96 Установка турбодизеля объемом 2,1 л 12V (109 л. с.)
01.98 Модернизация
08.99 Агрегат объемом 2,0 л HDi (109 л. с.), оснащенный системой Common Rail
06.00 16-клапанный бензиновый двигатель объемом 2,0 л (136 л. с.)
После: Peugeot 807 с 2002 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2002	2001	2000	1999	1998	1997
	Бензиновые						
	Peugeot 806 2,0i, $	20760	18920	16685	14325	12350	10280
	Пробег, тыс. км	106,2	131,2	156,2	181,2	206,2	231,2
	Дизельные						
	Peugeot 806 1,9 TD, $	17510	15950	14490	12930	11390	9905
	Пробег, тыс. км	106,2	131,2	156,2	181,2	206,2	231,2

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л Turbo (99 л. с.)** ◆ **2,0 л (121 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo (147 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (92 л. с.)** ◆ **2,0 л Turbo Common Rail (109 л. с.)** ◆ **2,1 л 12V Turbo (109 л. с.)**



Альтернатива:
Opel Sintra, Dodge Caravan/Chrysler Voyager II, Honda Shuttle

Итоги

Плюсы: Оцинкованный кузов ● Просторный, комфортабельный и вместительный салон с широкими возможностями трансформации ● Энергоемкая подвеска ● Хорошая управляемость

Минусы: Турбодизельные версии более требовательны в обслуживании ● Возможен выход из строя регулятора холостого хода (бензиновые версии) ● Недолговечная передняя подвеска ● Небольшой ресурс наконечников рулевых тяг

Renault Megane Scenic 1996–2003





В свое время эта французская машина совершила переворот в автомобилестроении, открыв новую нишу компактвенов. Причем для сокращения затрат на разработку и внедрение новинки в производство конструкторы приняли гениально простое решение: Scenic был создан на платформе модели С-класса – Renault Megane.

Этот автомобиль отличается высокой пассивной безопасностью (в 2001 году признан лучшим в своем классе) и хорошей устойчивостью к коррозии – его кузова оцинкованы.

Renault Megane Scenic, выпущенные в 1999 году, отличаются слабым креплением передних пластиковых крыльев, которые отходят от передних фар, образуя в этом месте заметную щель. После 6–8 лет эксплуатации переламываются провода электроразъема водительской подушки безопасности, выходят из строя электродвигатели омывателей передних фар или лобового стекла, заклинивает вал электродвигателя заднего стеклоочистителя, запотевают или же трескаются от перепадов температур рассеиватели «противотуманок», а на пострестайлинговых версиях выгорают электроразъемы этих фар.

Салон автомобиля просторный – в нем поместятся пять человек. Посадка в компактвене выше, чем в Megane, а руль расположен более горизонтально – как в автобусе. Шумоизоляция не очень хорошая – внутри отчетливо слышна работа двигателя. В салоне множество «бардачков» – даже под ногами задних пассажиров есть достаточно вместительные ниши. Задние сиденья раздельные. При необходимости можно сложить их спинки, увеличив объем багажника, а если и этого недостаточно – кресла убирают из салона, и при этом получается ровная грузовая площадка.

В Украине чаще встречаются «французы» с бензиновыми двигателями под капотом. Большинство дорестайлинговых версий оснащено 2,0-литровым 8-клапанным агрегатом. Слабое его место – клапан холостого хода, который не отличается особой долговечностью. «8-клапанники» нуждаются в регулировке тепловых зазоров клапанов. Самый чувствительный в этом отношении 1,6-литровый мотор – при нарушении регулировки он более шумно работает, расходует больше топлива и менее динамичен.

В 16-клапанных агрегатах Megane Scenic применение некачественного бензина приводит к образованию нагара на клапанах, неплотному их закрытию и прогоранию. Характерная особенность 2,0-литрового «16-клапанника» – неравномерная работа на холостом ходу. В нем также отмечен повышенный расход масла. Агрегаты 1998–1999 г. в. отличаются затрудненным пуском при температуре от 0 до +5°С.

Все агрегаты «француза» восприимчивы к перегреву. В 1,4-литровом «16-клапаннике» отмечены течи антифриза из-под корпуса термостата.

В Украине чаще встречаются Megane Scenic, оснащенные механическими КП. А вот 4-ступенчатые автоматические коробки передач – большая редкость. «Автомат» не очень удачен – у него нет сапуна, и из-за отсутствия вентиляции картера возникают проблемы с перепускными клапанами. На Scenic второго поколения конструкцию «автомата» усовершенствовали, установив сапун. Из-за низкого расположения привода механизма управления механической КП зимой он нередко обледеневает. Еще одна проблема – сальник кулисы переключения передач часто «потеет» маслом. Его лучше менять вместе со сцеплением, поскольку для замены этой детали приходится снимать КП.

Подвеска служит неплохо – шаровые опоры, сайлент-блоки передних рычагов и задней торсионной балки способны продержаться около 80 тыс. км. Через 20–30 тыс. км придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости.

Со временем из-под датчика давления в системе гидроусилителя руля начинает подтекать рабочая жидкость.

Тормозная система Megane Scenic, оснащенная задними барабанными механизмами, претензий не вызывает, а вот в задних дисковых механизмах на дорестайлинговых версиях из-за отсутствия защитных щитков отмечен ускоренный износ тормозных колодок и дисков. В задних дисковых механизмах также может заклинить механизм привода стояночного тормоза.

Renault Megane Scenic – один из лучших представителей класса компактвенов. Критерии, которыми руководствовались создатели при проектировании машины, вполне актуальны и сейчас.

История

09.96 Старт Renault Megane Scenic
09.98 16-клапанные двигатели
03.99 Рестайлинг
01.01 Бензиновый мотор объемом 1,8 л 16V (116 л. с.)
После: Дебют Renault Scenic с 2003 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	2003	2002	2001	2000	1999	1998
	Бензиновые						
	Renault Megane Scenic 1,6i, $	17730	16080	14430	12770	11120	9470
	Пробег, тыс. км	102,0	115,1	128,2	141,3	167,5	190,6
	Дизельные						
	Renault Megane Scenic 1,9 TD, $	18060	16630	15190	13760	12330	10900
	Пробег, тыс. км	102,0	115,1	128,2	141,3	167,5	190,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,4 л (75 л. с.)** ◆ **1,4 л 16V (98 л. с.)** ◆ **1,6 л (90 л. с.)** ◆ **1,6 л 16V (107 л. с.)** ◆ **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л (114 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (139 л. с.)**

Дизельные 4-цил.: **1,9 л (64 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (98 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo Common Rail (102 л. с.)**



Альтернатива:
Opel Zafira I, Citroën Xsara Picasso, Mitsubishi Space Star

Итоги

Плюсы
- Высокая пассивная безопасность
- Оцинкованный кузов
- Просторный и хорошо укомплектованный салон
- Долговечная подвеска
- Вместительный грузовой отсек

Минусы
- Со временем переламываются провода электроразъема подключения водительской подушки безопасности
- Подклинивает механизм привода «ручника» и заднего «дворника»
- Возможны проблемы с «противотуманками»
- Неудачный 2,0-литровый «16-клапанник» и «автомат»
- Силовые агрегаты требовательны к качеству топлива и восприимчивы к перегреву
- Течь масла из-под сальника кулисы переключения передач
- Повышенный износ задних дисковых тормозов

Renault Espace II

1991–1996





Неоспоримые достоинства Renault Espace – не ржавеющий даже с годами кузов, широкие возможности трансформации салона и неплохая управляемость.

Renault Espace – 5-дверный минивен с водительской и пассажирскими дверями распашного типа. Создатели хорошо побеспокоились о защите автомобиля от коррозии – все его кузовные панели выполнены из пластика. Разве что со временем ржавеет крепежный болт «запаски», подвешенной снаружи под полом багажника, из-за чего воспользоваться ею не всегда удается.

Все выпускаемые модификации поставлялись в 7-местном исполнении. В третьем ряду удобно разместятся два пассажира. Любое из сидений второго и третьего рядов можно снять целиком или, сложив спинку, превратить в небольшой столик. А передние кресла разворачиваются на 180°.

История

До: Renault Espace I 1984–1991 г. в.

04.91. Renault Espace II

12.94. Airbag для водителя в базовой комплектации

08.95. В базовой комплектации airbag для переднего пассажира. Мощность турбодизеля увеличена до 90 л. с.

После: Renault Espace III 1996–2002 г. в.

Для Espace предлагались бензиновые 4-цилиндровые двигатели объемом 2,0 л (J7R) и 2,2 л (J7T), 6-цилиндровый 2,8 л (Z7W), а также турбодизель объемом 2,1 л (J8S). Заслуженной популярностью пользуется 2,2-литровый силовой агрегат. Он обеспечивает довольно внушительному автомобилю неплохую динамику. К его недостаткам можно отнести иногда случающиеся отказы системы охлаждения из-за выхода из строя водяной помпы, а также нарушение герметичности шлангов системы охлаждения. Практически на всех двигателях наблюдается незначительная утечка масла из-под прокладки поддона картера. 2,8-литровый двигатель V6 – не самая лучшая покупка, так как затраты на содержание и ремонт будут довольно высокими. У дизельных моторов отмечен выход из строя системы предпускового подогрева. Причиной трудного запуска непрогретого двигателя может стать неправильная регулировка клапана холостого хода. Несмотря на возможные мелкие неисправности, турбодизель – очень выгодное приобретение, так как даже в городе расход топлива не превышает 10 л (бензиновый мотор объемом 2,2 л в этих же условиях может «скушать» до 14 л).

Чаще всего в Украине встречаются Espace с 5-ступенчатой «механикой». В целом этот агрегат надежен. Мелкие неисправности ограничиваются возможным подтеканием масла из-под сальника вторичного вала коробки передач. Реже встречаются автомобили с 4-ступенчатой АКП. Еще более редкие «гости» – полноприводные версии Quadra. Ничего революционного в этой трансмиссии нет. Крутящий момент традиционно передается на задние колеса через вискомуфту. Во время эксплуатации нужно с особой тщательностью следить за целостностью пыльников ШРУСов – езда с негерметичным пыльником быстро убивает «гранату», которая меняется только в сборе с полуосью (около $250).

Передняя подвеска Espace – независимая. Ее конструкция достаточно проста, что служит залогом выносливости и долговечности. Наши «автобаны» доведут шаровые опоры до непригодного состояния через 60–80 тыс., сайлентблоки передних рычагов – через 40–60 тыс. км, амортизаторы могут «выходить» до 100 тыс. км.

Гораздо больше сюрпризов преподносит задняя подвеска, точнее ее «навороченный» вариант. Задняя подвеска всех Espace состоит из обычной полузависимой балки. Но на некоторых экземплярах установлены гидропневматические амортизаторы с автоматической регулировкой дорожного просвета. Из-за солидного возраста машин эти амортизаторы вскоре могут потребовать замены, а это недешевое удовольствие – около $190 за штуку. Хотя можно переоборудовать подвеску, установив обычные амортизаторы с пружинами.

Espace отличается неплохой управляемостью. Реечный рулевой механизм с гидроусилителем не создает лишних хлопот. То же можно сказать и о тормозной системе. Варианты с двигателем V6 и ABS имели дисковые тормоза всех колес, у остальных сзади установлены барабаны. Причем нужно внимательно подходить к выбору передних тормозных колодок из-за того, что в течение последних лет выпуска тормозной механизм передних колес модернизировался несколько раз.

Если вы не требуете от минивена яркой внешности и множества «наворотов» в салоне, присмотритесь к Renault Espace II. Конструктивная простота модели избавит от затрат на ремонт, а на ее пластиковых бортах никогда не появятся следы коррозии. Не возникнет замечаний и к трансформации салона – она достаточно разнообразна. Espace часто использовался в качестве развозного офисного автомобиля или такси, о чем может свидетельствовать потертый салон. От покупки таких машин лучше отказаться – они могут быть сильно изношены.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые						
	Renault Espace 2,2i, $	**9055**	**8190**	**7415**	**6675**	**6060**	**5585**
Пробег, тыс. км		185,5	203,6	221,7	239,8	257,9	276,0
	Дизельные						
	Renault Espace 2,1 TD, $	**9260**	**8410**	**7620**	**6880**	**6290**	**5805**
Пробег, тыс. км		185,5	203,6	221,7	239,8	257,9	276,0

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **2,0 л (103 л. с.)** ◆ **2,2 л (108 л. с.)**

6-цилиндровый: **2,8 л V6 (150 л. с.)**

Дизельные 4-цилиндровые: **2,1 л Turbo (88 л. с.)** ◆ **2,1 л Turbo (90 л. с.)**

Итоги

+ **Высокая коррозийная устойчивость ● Широкие возможности трансформации салона ● Хорошая управляемость ● Невысокая стоимость обслуживания**

– **Проблемы с поиском «бзушных» запчастей ● Коррозия крепления запаски ● Возможны течи охлаждающей жидкости и масла ● Недолговечность гидропневматической задней подвески**



Альтернатива:
Chevrolet Lumina APV, Toyota Previa I, Dodge Caravan/Chrysler Voyager I

Toyota Previa I

1990–2000





Этот минивен опередил свое время. Даже сегодня его конструкторские и дизайнерские решения выглядят современно. Причем их воплощение не повредило надежности Toyota.

У Toyota Previa есть одна необычная для минивенов черта, которая роднит ее с внедорожниками – кузов «японца» имеет рамную конструкцию. Дверей у Previa четыре, причем задняя боковая всего одна – она сдвижного типа и расположена с правой стороны автомобиля. Запаска находится снаружи под полом багажника, и со временем ее крепежный болт ржавеет, из-за чего при необходимости не всегда удается воспользоваться запасным колесом. Поскольку таких машин на рынке немного, найти нужную «бэушную» кузовную деталь будет очень сложно.

Большая площадь остекления обеспечивает отличный обзор, однако становится и причиной ряда неудобств. Так, стеклоочистители при сильных осадках плохо справляются с очисткой большого лобового стекла.

По оригинальному оформлению торпедо Previa лучше, чем у конкурентов, и не только «одногодок». Обратите внимание, что машины бывают 6- и 7-местными: средний ряд сидений предназначен для перевозки троих пассажиров (цельный диван) или двоих (два раздельных кресла). При необходимости сиденья среднего ряда можно развернуть на 180°, а заднего – поднять и закрепить по бокам багажного отделения. Размер грузового отсека в «походном» состоянии и общая грузоподъемность – одни из наибольших среди конкурентов – 670 л и 795 кг соответственно. Вместе с тем, из-за того, что сиденья второго и третьего ряда нельзя демонтировать, максимальный объем багажника получился один из наименьших.

Некоторые наиболее «нафаршированные» модификации оснащены дополнительным кондиционером сзади, пульт управления которым закреплен под потолком. Спереди в крыше размещен подъемный люк, для задних пассажиров предусмотрен сдвижной люк с электроприводом. Для особо привередливых – бортовой холодильник, вмонтированный между центральной консолью и полом, не говоря о множестве бардачков, подстаканников и ниш.

Главный недостаток Previa по сравнению с конкурентами – она агрегатировалась всего одним бензиновым двигателем объемом 2,4 л. Более того, в базе автомобиля он установлен горизонтально! Такая особенность конструкции имеет свои «плюсы» и «минусы». Так, благодаря ей удалось снизить центр тяжести, что очень важно для минивенов, имеющих большую парусность. Вместе с тем, подобная компоновка существенно усложняет обслуживание мотора. Порадует лишь то, что, по словам работников специализированных СТО, проводить его нужно нечасто. Да и ГРМ приводится в действие долговечной цепью. Кстати, в конструкции силового агрегата есть одна интересная и весьма полезная изюминка – в передней части автомобиля установлена 2,0-литровая резервная емкость с маслом, подсоединенная к общей системе смазки. Когда обычный режим смазки меняется, минивен въезжает в гору или спускается по крутому спуску, масло из бака подкачивается в общую систему. Если по каким-то причинам агрегат начал потреблять больше масла или происходит его утечка, резервная емкость не позволит нанести двигателю непоправимый вред.

История

09.90 Старт Toyota Previa I

05.91 В стандартную комплектацию включена ABS

11.93 Серийная установка airbag для водителя

После: **Toyota Previa II с 2000–2006 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Toyota Previa 2,4i, $	22865	20265	17665	15460	13405	11660
Пробег, тыс. км		115,6	134,1	152,6	171,1	189,6	208,1

Двигатели

Бензиновый 4-цилиндр.: **2,4 л 16V (132 л. с.)**



Альтернатива:
Chevrolet Lumina APV, Renault Espace II, Mitsubishi Space Wagon

В отличие от многих конкурентов, имеющих привод на переднюю ось, большинство Previa, колесящих по нашим дорогам, заднеприводные. Хотя редко встречаются и полноприводные модификации. При своевременном обслуживании раздаточная коробка с вискомуфтой в межосевом дифференциале служит без проблем, как, впрочем, и 5-ступенчатая «механика» и 4-ступенчатый «автомат».

Подвеска Previa крепкая. Впереди установлен McPherson, а сзади, чтобы повысить общую выносливость конструкции, применили неразрезную балку моста. В практике специализированных СТО почти не встречаются экземпляры, которым требовался ее ремонт. Замена сайлент-блоков передних рычагов нужна примерно через 80 тыс. км.

Рулевое управление с гидроусилителем также впечатляет своей надежностью. Лишь активным драйверам не придется по душе его «ватность». Нет замечаний и к надежности тормозной системы.

Previa – очень удачный автомобиль. Прежде всего, покупателей привлечет очень просторный салон – в нем с комфортом, достаточным для дальних путешествий, разместятся все семеро членов экипажа. У модели одна из наибольших среди конкурентов колесных баз. Еще одно важное достоинство минивена – высокая надежность узлов и агрегатов. Благодаря этим качествам Toyota Previa вполне объективно можно назвать одним из лучших автомобилей среди конкурентов одинаковых годов выпуска.

Итоги

+ **Высокая долговечность большинства узлов и агрегатов • Просторный, комфортабельный салон • Большой объем багажника в «походном» состоянии • Хорошая грузоподъемность**

– **Высокая стоимость автомобиля и его обслуживания • Сложности с поиском б/у и неоригинальных запчастей • Доступ к двигателю ограничен • Нет возможности выбора двигателей**

VW Sharan I

1995–2000





VW Sharan – один из наиболее популярных в Украине минивенов. Рецепт успеха прост – благодаря высокому немецкому качеству этот «прагматичный» автомобиль получился крепким и беспроблемным в эксплуатации.

Sharan – 5-дверный минивен с боковыми дверями распашного типа. Наиболее дешевые его версии внешне можно узнать по неокрашенным в цвет кузова бамперам. Хотя большинство автомобилей, эксплуатируемых в Украине, имеют хорошую комплектацию.

Кстати, этот минивен не «немец» – он выпускался на мощностях «родственного» Seat. Однако испанское «гражданство», по словам сервисменов, совсем не навредило автомобилю. Контроль за сборкой осуществлялся немецкой стороной с немецким же педантизмом.

При покупке Sharan нужно быть внимательным – машины выпускались не только в 6- и 7-местном исполнении – наиболее дешевые версии оборудовали всего 5 местами. В последнем случае дополнительные сиденья, которые устанавливаются в багажном отсеке, придется докупать. Самая престижная модификация – Carat. Она имеет 6 индивидуальных кресел с подлокотниками, причем ее передние сиденья разворачиваются на 180°. Кроме того, во всех остальных модификациях (включая и Carat) раздельные кресла второго и третьего ряда – съемные, и при необходимости их можно убрать из салона. В «походном» состоянии (когда установлены все три ряда сидений) багажник Sharan получается один из наименьших среди конкурентов, зато в целом грузоподъемность машины – одна из наибольших.

История

05.95 Старт VW Sharan I

11.96 Полноприводная трансмиссия на 2,8-литровых версиях Sharan Мощность турбодизеля 1,9 л увеличена до 110 л. с.

04.98 Установка бензинового двигателя 1,8 л Turbo

После: VW Sharan II с 2000 г.

Разнообразие силовых агрегатов должно удовлетворить самых требовательных клиентов. Для экономных предназначался 1,9-литровый турбодизель, начальную мощность которого в 90 л. с. со временем увеличили до 110 л. с. Мотор в целом надежен. При замене ремня ГРМ через каждые 60 тыс. км необходимо регулировать под требуемое давление ТНВД. Кстати, и в большинстве других агрегатов газораспределительный механизм приводится ремнем. Исключение составляет двигатель VR6 – в нем применяется цепь, которая, как правило, служит весь срок эксплуатации мотора. Этот 2,8-литровый бензиновый агрегат отличается немалым расходом топлива (свыше 13 л в городском цикле). Кроме того, этот мотор как никакой другой боится перегрева. Поэтому радиатор необходимо ежегодно промывать. Более экономичен 1,8-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом. Если владелец не забывает об основных правилах обхождения с турбиной, с двигателем, как правило, проблем не возникает. Нередко встречаются Sharan с 2,0-литровым бензиновым двигателем. Конечно, подобный мотор, подходящий обычному седану, для почти 2-тонного минивена недостаточен. «Позажигать» с ним вряд ли удастся. Зато этот мотор уже откатан на многих представителях концерна Volkswagen и зарекомендовал себя достаточно надежным.

Также нет замечаний и к коробкам передач – 5-ступенчатая «механика» и 4-ступенчатый «автомат» при надлежащей эксплуатации, как правило, проблем не доставляют. Кроме переднеприводных в Украине встречаются и версии с полным приводом Syncro. Консультировавшие нас специалисты не смогли припомнить неприятностей с полноприводной трансмиссией Sharan.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	VW Sharan 2,0i, $	**17755**	**16450**	**15255**	**14140**	**13170**	**12130**
Пробег, тыс. км		138,1	160,2	182,3	204,4	226,5	244,6
	Дизельные						
	VW Sharan 1,9 TDi, $	**18865**	**16410**	**14335**	**12805**	**11825**	**10680**
Пробег, тыс. км		138,1	160,2	182,3	204,4	226,5	244,6

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л Turbo (150 л. с.)** ◆ **2,0 л (116 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,8 л (174 л. с.) V6**
Дизельные 4-цилиндр.: **1,9 л Turbo (90 л. с.)** ◆ **1,9 л Turbo (110 л. с.)**



Альтернатива: Toyota Previa I, Honda Shuttle, Opel Sintra

Благодаря «сбитой» ходовой и информативному рулевому управлению минивен отличается хорошей устойчивостью и управляемостью. Передняя и задняя подвески независимые. Чаще всего придется обслуживать переднюю – около 40 тыс. км на наших дорогах служат стойки стабилизатора поперечной устойчивости, 60–70 тыс. км «держатся» сайлент-блоки передних рычагов, а еще тысяч через 10–20 придется заменить и шаровые опоры. Зато детали задней подвески служат намного дольше – около 100 тыс. км.

Реечное рулевое управление, оснащенное гидроусилителем, – надежное, а наконечники рулевых тяг смогут пробежать до 50 тыс. км. Требовательна и тормозная система, которая благодаря применению дисковых механизмов передних и задних колес отличается хорошей эффективностью. Повышает ее и система ABS.

Популярность VW Sharan обуславливает высокую его рыночную стоимость, которая больше, чем у многих конкурентов-одногодок. Вместе с тем, этот минивен порадует потенциальных покупателей, хорошей устойчивостью, управляемостью и надежностью. Причем, что немаловажно, стоимость запчастей к Sharan не очень высокая. На отечественном рынке подержанных автоомбилей – широкий выбор этих минивенов.

Итоги

+ **Развитая сервисная сеть ● Надежные моторы и трансмиссия ● Возможность выбора силовых агрегатов ● Хорошая устойчивость и управляемость**

– **Отсутствие в дешевых комплектациях 3-го ряда сидений ● Частое обслуживание передней подвески ● Маленький «походный» объем багажника**





Спортивные автомобили

стр. 234–240









Mazda MX-6

1992–1997





Покупка этой машины противопоказана практичным и рассудительным автолюбителям. MX-6 для тех, кто любит «позажигать» на дороге и считает яркий автомобиль средством самовыражения.

Эта машина, как и Xedos 6, создана на базе Mazda 626 (индекс кузова GE) и выпускалась не только в Японии. Иногда в Украине встречаются американские версии купе, которые можно отличить по видоизмененным бамперам со встроенными в них катафотами габаритных огней и пластиковым рассеивателем передней оптики. Эти машины собирались на заводе Флэт Рок вместе с Ford Probe, который отличался от MX-6 лишь оригинальным кузовом (все остальные узлы и агрегаты позаимствованы у японского купе). И этому не стоит удивляться – ведь Mazda входит в состав Ford, и данные модели – результат их взаимной кооперации.

MX-6 ориентирована на активных водителей, поэтому сегодня сложно найти экземпляр, который бы ни разу не попадал в дорожные переделки. Следы коррозии на кузове – повод внимательно осмотреть автомобиль на предмет повреждений. Как уверяют работники сервиса, это свидетельствует о некачественном ремонте после аварий. На разборках можно найти кузовные запчасти к MX-6, хотя они встречаются реже, чем на другие модели Mazda.

Салон MX-6 имеет посадочную формулу 2+2, то есть задние пассажиры могут «приплюсоваться» ненадолго – для поездки на небольшие расстояния. Для облегчения посадки на «галерку» переднее пассажирское кресло оснастили механической памятью положения подушки и угла наклона спинки. Когда спинку наклоняют вперед, подушка автоматически немного отъезжает вперед, а когда отводят назад – кресло возвращается в исходное положение. Как и подобает «японцам», машина даже в базовых версиях неплохо укомплектована. Предусмотрены электростеклоподъемники и электропривод зеркал, центральный замок, гидроусилитель руля, регулировка высоты рулевой колонки и люк в крыше. Нередко встречается и кондиционер. Нет проблем с обзорностью – все габариты машины хорошо видны.

Автомобили оснащались только двумя бензиновыми двигателями – 4-цилиндровым 2,0-литровым и 6-цилиндровым 2,5-литровым. Чаще в Украине встречаются V6, а «четырехгоршковые», как правило, устанавливались на американские версии и агрегатировались с автоматической КП. Слабое место 2,0-литровых «16-клапанников» – гидрокомпенсаторы: на многих машинах они могут стучать. В 2,5-литровых версиях со временем теряют герметичность прокладки клапанных крышек. Кроме того, агрегаты V6 в обслуживании почти в 2 раза дороже, чем их 4-цилиндровые собратья.

Большинство европейских версий MX-6 оснащено 5-ступенчатыми механическими КП, американских же – 4-ступенчатыми автоматическими. Благодаря сближенным передаточным числам ступеней «механика» обеспечивает купе неплохую динамику – до «сотни» V6 ускоряется за 8,5 с. Как правило, в процессе эксплуатации проблем эта КП не доставляет. Достаточно надежен и гидропривод сцепления.

По конструкции независимая подвеска MX-6 аналогична Mazda 626, однако, в отличие от нее, настроена на динамичную езду и на ходу жесткова. При этом она зарекомендовала себя вполне долговечной. Так, даже наиболее нагруженный передний сайлент-блок рычага в среднем выхаживает около 80 тыс. км, а задний – до 150 тыс. км. Шаровые опоры служат до 100 тыс. км. В задней 3-рычажной подвеске все сайлент-блоки поставляются только в сборе с рычагами, хотя при этом они способны продержаться от 100 до 150 тыс. км. Меньше всего (около 40 тыс. км) служат стойки и втулки переднего и заднего стабилизаторов поперечной устойчивости.

Реечное рулевое управление всех MX-6 оборудовано гидроусилителем. Даже на наших дорогах наконечники рулевых тяг держатся долго, а рейка может побеспокоить только при больших пробегах, когда теряют герметичность ее сальники. Впрочем, масло из-под них не течет, а уплотнения, так сказать, «потеют». Иногда на рынке можно встретить и полноуправляемые версии 4WS, которые отличаются образцовой управляемостью. В них схождение нужно регулировать не только у передних, но и у задних колес. При неквалифицированном сервисе легко нарушить принцип действия полноуправляемой системы «рулевого», восстановление которого требует много времени и обходится очень дорого.

Слабое место тормозной системы – механизм привода стояночного тормоза. Если владелец редко им пользуется, тяга привода со временем ржавеет и подклинивает в металлической втулке. Тем, кто предпочитает спортивный стиль езды, желательно применять оригинальные колодки. Неоригинальные после нескольких активных замедлений с высоких скоростей быстро теряют эффективность, и владельцы нередко жалуются на «ватные» тормоза.

В целом даже после многолетней активной эксплуатации MX-6 все еще способны подарить удовольствие от динамичной езды. А благодаря тому, что основные узлы и агрегаты взаимозаменяемы с «шестьсот двадцать шестой», обслуживание машины вполне доступно.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Mazda MX-6 2,0i 16V, $	10590	9460	8385	7375	6360	5390
	Mazda MX-6 2,5i V6 24V, $	–	–	1050	8900	7640	6720
	Пробег, тыс. км	168,3	186,5	204,8	222,9	241,1	259,3

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л 16V (116 л. с.)**
6-цилиндр.: **2,5 л 24V (163 л. с.)**

История

До: Mazda 626 (GD) купе 1987–1991 г. в.

01. 92 Старт 4-местного купе – MX-6.
01.97 – *MX-6 снят с конвейера*

Итоги

+ Надежность и относительно невысокая стоимость обслуживания подвески и трансмиссии • Большинство машин оборудованы мощными V6 • Отличные устойчивость и управляемость • Надежная «механика» • Долговечная подвеска

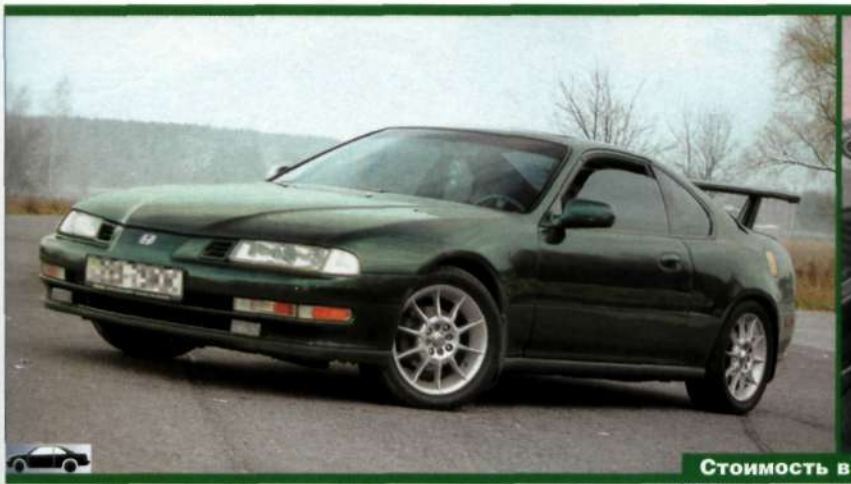
– Многие автомобили побывали в ДТП • Дорогостоящее обслуживание моторов V6 • Возможны проблемы с гидрокомпенсаторами (2,0 л 16V) • Коррозия механизма привода «ручника»



Альтернатива:
Honda Prelude III, Opel Calibra, Toyota Celica (ST 200)

Honda Prelude III

1991–1996





Прелюдия – вступление к музыкальному произведению. Honda Prelude, наверное, названа так потому, что это скорее псевдоспортивный автомобиль, чем настоящий, «породистый» спорт-кар.

Кузов Honda Prelude купе наделен высокой пассивной безопасностью. Он усилен каркасом по всему периметру. Внутри дверей установлены брусья жесткости, а передняя и задняя подвески смонтированы на специальных подрамниках. Автомобили последних годов выпуска оборудовались подушками безопасности для водителя и переднего пассажира. Нет проблем и с коррозией – кузова всех Prelude оцинкованы.

Внутри автомобиля комфортно только сидящим спереди, где благодаря широкому диапазону регулировок сидений и изменяющей свое положение по высоте рулевой колонке смогут удобно разместиться даже люди высокого роста. Посадка на сиденьях очень низкая, и ноги находятся почти в горизонтальном положении. Очень удобно расположен рычаг «ручника» – что называется, под рукой. «Торпедо» плавно переходит в карты дверей, а центральная консоль продолжается высоким тоннелем. Изюминка автомобиля – механическая память угла наклона спинки кресла водителя.

Prelude оборудовалась четырьмя бензиновыми 4-цилиндровыми «16-клапанниками». В процессе эксплуатации с ними не возникает каких-либо проблем. Все моторы нормально переносят спортивную манеру езды с переключением передач на высоких оборотах и с применением активного торможения двигателем. Моторесурс агрегатов при своевременном техобслуживании составляет более 500 тыс. км.

История

До: **Honda Prelude II 1985–1991 г. в.**

09.91. Старт Honda Prelude третьей генерации. Версии 4WS

После: **Honda Prelude IV 1996–2000 г. в.**

Во всех моторах установлены два балансирных вала, способствующих более ровной работе двигателя, поэтому при замене через каждые 100 тыс. км ремня ГРМ обязательно нужно сменить еще и ремень привода этих валов. Кроме того, через каждые 40 тыс. км необходимо регулировать тепловые зазоры клапанов. Самый мощный 185-сильный агрегат оснащен «хондовской» системой VTEC (Variable Timing Electronic Control), которая в зависимости от оборотов двигателя изменяет высоту и время открытия клапанов. Система VTEC бывает двух типов – предназначенная для спортивного или экономичного режима работы двигателя. Этим-то и объясняется разница в мощности двигателя объемом 2,2 л на Accord и Prelude – 150 и 185 л. с. соответственно.

Автомобили комплектовались 5-ступенчатыми механическими КП и 4-ступенчатыми автоматическими. При своевременном обслуживании они, как правило, выхаживают весь срок эксплуатации машины. «Родное» моторное масло в механической КП нужно менять каждые 40 тыс. км пробега. Применение нефирменного масла другого типа грозит выходом КП из строя.

Со временем в сцеплении, оснащенном гидроприводом, могут течь манжеты рабочего цилиндра. При спокойном стиле езды сцепление в среднем служит около 200 тыс. км.

Дорожный просвет – небольшой. Передняя и задняя подвески Prelude многорычажные. Такая конструкция позволяет достичь высокой устойчивости на дороге, но вместе с тем дороже в обслуживании, нежели McPherson.

Ступичные подшипники ходовой работают долго, хотя меняются вместе со ступицей. Сайлент-блоки передних рычагов, которые, кстати, меняются отдельно от самих рычагов, служат около 200 тыс. км. Втулки переднего и заднего стабилизаторов поперечной устойчивости «выхаживают» до 70 тыс. км. Нижняя шаровая опора меняется отдельно от рычага, а вот верхняя поставляется только в сборе с рычагом.

Срок службы сайлент-блоков задних рычагов составляет около 200 тыс. км. При необходимости обслуживания задней подвески дороже всего обойдется замена сайлент-блоков верхних рычагов: они поставляются только в сборе с рычагом и шаровой опорой.

Все Prelude оснащались реечным рулевым управлением с гидроусилителем, изменяющим степень усиления в зависимости от скорости движения. На автомобилях с пробегом свыше 200 тыс. км в рейке при проезде неровностей появляется неприятный стук. Иногда в Украине встречаются версии 4WS со всеми управляемыми колесами. Система 4WS надежна и в процессе эксплуатации проблем с ней не возникает, а обслуживание заключается в замене каждые 100 тыс. км смазки в рулевом редукторе задней оси.

Благодаря применению дисковых тормозных механизмов всех колес и системы ABS в стандартной комплектации тормозная система Prelude очень эффективна. При замене задних колодок обязательно нужно чистить и смазывать направляющие суппортов, в противном случае направляющие могут «закиснуть» и задние тормоза перестанут работать.

Honda Prelude – автомобиль для молодежи, предпочитающей активный стиль езды. В принципе, машина рассчитана только на двух человек, так как на заднем сиденье места очень мало.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1996	1995	1994	1993	1992	1991
	Бензиновые						
	Honda Prelude 2,0i 16V, $	12755	10955	9315	7930	6520	-
	Honda Prelude 2,3i 16V, $	12870	10900	9355	7825	-	-
	Honda Prelude 2,2i-VTEC 16V, $	12995	11025	9480	8075	-	-
Пробег, тыс. км		162,5	179,6	196,7	213,8	230,9	248,0

Двигатель

Бензин. 4-цилиндр.: **2,0 л 16V (133 л. с.)** ◆ **2,2 л (150 л. с.)** ◆ **2,2 л 16V VTEC (185 л. с.)** ◆ **2,3 л 16V (160 л. с.)**



Альтернатива: **Opel Calibra, Mitsubishi Eclipce I, Toyota Celica (ST200)**

Итоги

Плюсы

Стойкость против коррозии ● **Хорошие устойчивость и управляемость** ● **Мощные и надежные силовые агрегаты** ● **Эффективная тормозная система** ● **Долговечная подвеска**

Минусы

Небольшие салон и багажник ● **Маленький клиренс** ● **Многие автомобили находятся в изношенном состоянии** ● **Высокая стоимость запчастей**

Mitsubishi Eclipse (1G) 1989–1995





Не удивляйтесь, если похожий на Mitsubishi Eclipse автомобиль украшен другой эмблемой и носит иное название. У «японца» есть американская «родня» – Eagle Talon и Plymouth Laser. Все три машины выпускались в США на совместном американско-японском предприятии и незначительно отличались между собой лишь внешне.

Дизайн Mitsubishi Eclipse достаточно необычен – поджарый 2-дверный кузов купе, «горб» на капоте, «слепая» поднимающаяся передняя оптика и элегантное заднее антикрыло. Все эти детали подчеркивают спортивный характер машины. Коррозионная стойкость Eclipse хорошая. Сервоприводы подъемников передних фар и передних стеклоочистителей иногда выходят из строя. Долговечностью также не отличается «жабка» задних стоп-сигналов, поэтому нужно регулярно проверять работоспособность «стопов». Учитывая спортивный характер этой модели, скорее всего, многие машины нередко попадали в аварии, поэтому следует с особой тщательностью осмотреть кузов. Кроме того, повышение его жесткости имеет негативную сторону – погрузочная высота багажника получилась значительной. Из-за большой и тяжелой крышки багажника ее амортизационные опоры долго не служат.

Салон Eclipse в принципе рассчитан на двух взрослых пассажиров. Причем благодаря широкому диапазону регулировок водительского кресла и изменяющей высоту рулевой колонке комфортно устроиться за рулем сможет даже человек высокого роста. А вот сзади, пожалуй, удобно только детям. Взрослым пассажирам там будет мало места – голова упирается в стекло крышки багажника, колени и ноги – в передние кресла, да и спинка заднего сиденья слишком низкая.

Чаще всего в Украине встречаются машины, оборудованные 2,0-литровыми атмосферными моторами. Несколько реже попадаются экземпляры, оснащенные 92-сильным двигателем объемом 1,8 л. Он слабоват для 1215-килограммового автомобиля с явной направленностью на спортивность. Большая редкость – «заряженная» 195-сильная версия, оборудованная 2,0-литровым турбированным мотором. Как правило, это «американец» Eagle Talon с постоянным полным приводом на все колеса. По словам консультировавших нас специалистов, моторесурс агрегатов Eclipse составляет 250–300 тыс. км. Хотя чаще всего моторы «умирали» раньше по причине обрыва ремня ГРМ и встречи клапанов с поршнями. При замене ремня каждые 80 тыс. км необходимо также установить новый натяжной и обводной ролики и ремень привода балансировочного вала. Характерная «болезнь» моторов Eclipse – выход из строя клапана холостого хода. Нередко появляются пробои оплетки высоковольтных проводов и пропускает масло прокладка клапанной крышки.

Большая часть эксплуатируемых в Украине Eclipse оснащена 5-ступенчатыми механическими коробками передач, характерной особенностью которых является большой люфт рычага КП. При агрессивной езде отмечен повышенный износ синхронизатора первой и задней передачи.

Для спортивной машины Eclipse имеет большой дорожный просвет в 160 мм. Подвеска «японца» в меру жесткая. Большинство ее деталей достаточно долговечные, а чаще всего (через каждые 50–60 тыс. км) придется менять втулки переднего стабилизатора поперечной устойчивости. Повышает стоимость обслуживания подвески то, что сайлент-блоки меняются вместе с передними рычагами, а задний подшипник – вместе со ступицей. В полноприводных версиях сзади применена сложная многорычажная пассивно подруливающая подвеска. Она менее надежная и более дорогая в обслуживании, чем обычная полузависимая.

Реечное рулевое управление долговечное, а вот с тормозами бывают проблемы – со временем ржавеют направляющие задних суппортов и механизм привода «ручника».

При покупке Mitsubishi Eclipse или его американской «родни» нужно обязательно провести квалифицированную диагностику всех узлов и агрегатов и взвесить, соответствует ли цена автомобиля его техническому состоянию. Ведь многие автомобили, эксплуатирующиеся в Украине, сильно изношены.

История

01.89 Старт Mitsubishi Eclipse (1G)

02.92 В стандарте все версии оснащают системой ABS. Американские версии получили традиционную открытую переднюю оптику взамен поднимающейся

01.93 Более мощные передние тормозные механизмы на полноприводных версиях

После: **Mitsubishi Eclipse (2G) 1995–2000 г. в.**

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	Mitsubishi Eclipse (1G) 1,8i, $	8230	7465	6700	5935	5180	4525
	Пробег, тыс. км	165,3	178,8	182,3	195,8	209,2	222,8

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 8V (92 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (145 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (195 л. с.)**



Альтернатива:
Toyota Celica (ST180), Opel Calibra, Honda Prelude III

Итоги

Плюсы: Хорошая коррозионная стойкость ● Хорошая устойчивость, управляемость ● Высокий клиренс ● Долговечная подвеска

Минусы: Многие экземпляры сильно изношены ● Мало места на задних сиденьях ● Большая погрузочная высота багажника ● Поломки сервоприводов подъемников передних фар ● Недолговечность амортизационных опор крышки багажника, «жабок» задних стоп-сигналов, клапана холостого хода ● Износ синхронизаторов первой и задней передач ● Коррозия задних тормозных цилиндров

Mitsubishi Eclipse (2G) 1995–2000





Eclipse с английского — «затмение, умопомрачение». Символичное название для спортивного автомобиля, который выбирают не умом, а сердцем. Очевидно, человек, впервые увидев спортивное купе от Mitsubishi, должен испытывать сильные чувства.

Eclipse второго поколения создавали прежде всего для американского рынка. Автомобиль сохраняет все достоинства самых популярных моделей при завидной энерговооруженности. Он резвый, верткий, послушный, и в соответствии со своим назначением, способен доставить удовольствие от вождения.

Кузова Eclipse еще не «познакомились» с коррозией – за исключением тех, которые побывали в авариях. Водительское место удобное, но обзор назад ограничен высокой кормой. Отделка интерьера выполнена качественными материалами. Багажник хоть и труднодоступный из-за большой глубины, но достаточно вместительный. После рестайлинга в 1997 году машина получила новую программу управления двигателем, измененные бамперы и противотуманки, увеличенный спойлер на турбированных версиях GS-T и GS-X.

Версии для Европы комплектовались 2,0-литровыми агрегатами Mitsubishi – 4G63. В атмосферном варианте он выдавал 145 л. с. (142 л. с. в дефорсированном исполнении), а с турбиной и интеркулером – 213 л. с. Экземпляры Eclipse, предназначенные для американского рынка, а также дешевые версии Eagle Talon оснащались двигателем Chrysler. При том же объеме 2,0 л он развивает 141 л. с., а пониженная степень сжатия позволяет обходиться без высокооктанового бензина. Ресурс моторов Eclipse 2G достигает 300 тыс. км. Однако естественный износ – не главный фактор старения моторов Eclipse. Гораздо чаще они страдают от не в меру горячих драйверов, которые перегревают двигатели, сжигают их на запредельных оборотах, сокращают ресурс форсировкой и чип-тюнингом. Поэтому один из важных способов «диагностики» – знакомство с владельцем и стилем его езды.

Большинство машин в Украине – переднеприводные с механической коробкой передач. Нередко встречаются Eclipse с постоянным полным приводом. Ресурс основных агрегатов и узлов трансмиссии – КП, ШРУСов – еще далеко не исчерпан, поэтому говорить о нем рано. Сцепление «живет» не менее 120–150 тыс. км. Первым подает сигнал об износе выжимной подшипник – он начинает «выть».

У всех Eclipse – независимая многорычажная подвеска колес, детали которой аналогичны подвеске Galant. «Ходовая» требует ремонта не ранее 40 тыс. км, когда изнашиваются шаровые опоры «кривых» рычагов передка, а вот шаровые «прямых» рычагов служат до 70 тыс. км. Все сайлент-блоки еще более выносливы. Стойки и втулки переднего стабилизатора поперченной устойчивости «ходят» 40 тыс. км, а заднего – 40–50 тыс. км. Запчастей для ходовой части в продаже предостаточно, причем оригинальные часто дешевле неоригинальных. «В оригинале» все рычаги передка поставляются в сборе с шаровыми опорами и сайлент-блоками.

Рулевое управление Eclipse 2G не вызывает особых нареканий – естественно, при нормальном уровне жидкости в гидроусилителе. Почти на всех машинах отмечен небольшой люфт руля при его среднем положении и заглушенном двигателе. Устранить эту неполадку можно регулировкой, но добраться до рейки трудно, и владельцы Mitsubishi предпочитают мириться с этой проблемой. Сама рейка ремонтопригодна – есть специальные ремкомплекты. Наконечники рулевых тяг служат 50–60 тыс. км, а если беречь пыльник шарнира, то столько же продержатся и сами тяги.

В электрооборудовании боится влаги генератор, поэтому водой мыть моторный отсек нужно осторожно. Отмечены случаи отказа датчиков ABS и пробоя свечных колпачков. Последняя неисправность весьма коварна и трудно диагностируется, поскольку проявляется только при определенных режимах работы двигателя.

Mitsubishi Eclipse/Eagle Talon – по-настоящему яркий автомобиль. Его ходовые качества столь же неординарны, как и внешность. А в обслуживании он особо не отличается от Mitsubishi Galant.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 2000	1999	1998	1997	1996	1995
	Бензиновые						
	Mitsubishi Eclipse (2G) 2.0i 16V, $	19030	16965	15215	13670	11720	10070
Пробег, тыс. км		123,8	143,6	163,3	183,1	203,0	222,8

Двигатели

Бензиновые 4- цилиндр.: **2,0 л 16 V (142 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V (145 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V (141 л. с.)** ◆ **2,0 л 16 V Turbo (213 л. с.)**



Альтернатива:
Opel Calibra, Toyota Celica (ST200), Honda Prelude IV

История

До: **Mitsubishi Eclipse (1G) 1989–1995 г. в.**

01.95 Старт Eclipse (2G) и американской версии – Eagle Talon

01.96 Двухдверный кабриолет Spyder

01.97 Рестайлинг

После: **Mitsubishi Eclipse (3G) 2000–2005 г. в.**

Итоги

+ Яркая внешность ● Хорошая управляемость ● Надежные долговечные двигатели ● Отсутствие проблем с основными запчастями

– Затрудненный обзор назад ● Трудности с поиском кузовных запчастей ● Малое предложение на рынке

Opel Calibra

1990–1997





Благодаря стремительным и динамичным формам кузова более чем 10-летние Calibra выглядят по-прежнему привлекательно. Выразительная внешность способствует тому, что машина до сих пор вызывает интерес у отечественных приверженцев недорогих спортивных автомобилей.

Основной минус Calibra, как, впрочем, и всех моделей Opel 80-х – начала 90-х годов – низкая коррозионная стойкость. «Слабые» места кузова: арки крыльев (особенно задних), пороги, нижние канты дверей и опорные чашки задних пружин. Борт багажника чересчур высокий, что усложняет погрузку/разгрузку тяжелой поклажи.

Салон практически полностью унифицирован с Opel Vectra (A) – та же передняя панель и удобные передние кресла с развитой боковой поддержкой. Благодаря широкому диапазону регулировок кресел впереди смогут удобно расположиться высокие люди, а вот сзади пассажирам ростом выше 1,80 м придется головой подпирать крышу. Но вместе с тем ширина салона позволяет разместиться сзади и трем пассажирам. Со временем от перепада температур трескается декоративная пластиковая панель, установленная между лобовым стеклом и торпедо. Достаточно быстро перегорают лампы освещения управления «печкой», отрываются крепления задней части обивки потолка (возле крышки багажника), коробится карта третьей двери и нередко ломается задняя полочка.

Чаще в Украине встречаются автомобили, оснащенные 8-клапанным 129-сильным двигателем объемом 2,0 л. В отличие от всех остальных агрегатов, обрыв ремня ГРМ не грозит серьезной поломкой этого мотора – конструктивно клапаны не могут «встретиться» с поршнями. А вот на всех «16-клапанниках» и V6 нужно строго придерживаться сроков замены ремня вместе с натяжным роликом – каждые 60 тыс. км. Во время этой процедуры необходимо также заменить водяной насос, который, по опыту эксплуатации, не выдерживает двух сроков службы ремня ГРМ. 2,0-литровый ECOTEC характеризуется недостаточной тягой на низких оборотах двигателя. К тому же на нем может прогореть прокладка выпускного коллектора и треснуть сам коллектор.

Большинство Calibra переднеприводные и оснащались 5-ступенчатыми механическими КП или 4-ступенчатыми автоматическими. А вот самая мощная 204-сильная версия оборудовалась 6-ступенчатой «механикой». На автомобилях с механическими КП со временем разбивается втулка кулисы переключения передач. Может дать течь сальник кулисы. По утверждению владельцев турбированных версий, 6-ступенчатые КП характеризуются затрудненным переключением передач. В полноприводных версиях Opel Calibra раздаточная коробка со встроенной вискомуфтой очень чувствительна к разнице в износе передних и задних колес, что приводит к ее преждевременному выходу из строя.

История

До: Opel Manta 1985–1990 г. в.

03.90 Старт Opel Calibra
11.90 Установка мотора 2,0 л 16V (150 л. с.)
06.92 2,0 л 16V Turbo (204 л. с.)
09.93 Airbag для водителя
08. 94 Модернизация
09. 94 V6 2,5 л и 4-цилиндровый ECOTEC – 2,0 л. В стандарте 2 передних airbag
07.97 Выпуск Opel Calibra прекращен

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1997	1996	1995	1994	1993	1992
	Бензиновые						
	Opel Calibra 2,0i, $	-	8200	7635	7115	6635	-
	Opel Calibra 2,5 V6, $	12270	11285	10330	9500	-	-
Пробег, тыс. км		136,0	150,7	165,4	180,1	194,8	-

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **2,0 л (129 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)** ◆ **2,0 л ECOTEC 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (204 л. с.)**

6-цилиндр.: **2,5 л (170 л. с.)**



Альтернатива: VW Corrado, Mazda MX-6, Honda Prelude III

Передняя и задняя подвески Calibra независимые и оснащены стабилизаторами поперечной устойчивости, благодаря чему автомобиль хорошо держит дорогу. Большинство деталей долговечны: подушки задней балки служат 100–150 тыс. км, втулки заднего стабилизатора – 80–100 тыс. км, ступичные подшипники – около 100 тыс. км. Не слишком надежны лишь вертикальный сайлент-блок переднего рычага и стойка переднего стабилизатора.

Реечное рулевое управление, оснащенное гидроусилителем, на машинах с пробегом более 200 тыс. км может преподносить и неприятные сюрпризы. Так, со временем разбивается втулка рулевого механизма. Нередко подтекают сальники рулевой рейки и насоса усилителя.

Тормозная система Calibra уверенно замедляет автомобиль, даже с высоких скоростей. Высокая эффективность достигается благодаря использованию дисковых тормозных механизмов всех колес, а также системы ABS.

Покупку Opel Calibra можно посоветовать молодым людям, предпочитающим активный образ жизни и динамичную езду. Правда, будьте внимательны – из-за спортивной направленности многие автомобили сильно изношены.

Итоги

Плюсы:
- Яркая и динамичная внешность
- Мощные двигатели
- Хорошие устойчивость и управляемость
- Эффективные тормоза
- Просторный салон
- Вместительный багажник

Минусы:
- Плохая коррозионная стойкость
- Многие экземпляры сильно изношены
- Недолговечность рулевой рейки и насоса гидроусилителя
- Высокий борт багажника

Toyota Celica (ST200) 1993–1999





В Японии этот автомобиль получил прозвище «уличный хулиган», в Америке не раз попадал в список самых надежных, а у нас известен прежде всего тем, что его непросто купить.

В Украине чаще встречаются Toyota Celica с 3-дверным кузовом хэтчбек. Хотя эта модель была представлена еще и стильным родстером с мягким верхом, а также купе, выпускавшимся для американского и японского рынков. Передок автомобиля полностью пластиковый, и мелкие сколы краски не грозят появлением коррозии.



Автомобили комплектовались гидроусилителем руля и центральным замком, а вот климат-контроль или кондиционер на Celica устанавливались в качестве дополнительной опции. Примерно половина владельцев машин может похвалиться кожаным салоном и люком в крыше. За руль человеку высокого роста лучше не садиться, но все остальные считают посадку идеальной. Задние сиденья удобны только для людей среднего роста. Багажник достаточно большой, а при сложенной задней спинке вмещает даже детскую коляску. Однако его борт высокий, и при движении задним ходом плохо просматривается габарит. Не виден он и в зеркалах заднего вида из-за раздутых задних крыльев.

Большинство Celica оснащены моторами объемом 1,8 л. У версий, маркированных как Celica GT, под капотом установлены 2,0-литровые двигатели с 16-клапанными головками блока цилиндров Yamaha, а вместо McPherson в передней подвеске – сложная многорычажная система Super Strut Suspension. Такие машины можно считать уникальными. Не меньшая редкость – турбированные модификации GT-Four (заводской индекс ST 205), являющиеся «гражданским» вариантом полноприводной машины для раллийного чемпионата мира. Высокофорсированный 2,0-литровый мотор с «ямаховской» «головой» в атмосферном варианте (GT) выдает 170 л. с., а с турбиной (GT-four) – все 242 л. с. На «праворуких» авто встречается и атмосферный 2,0-литровый двигатель Beams с системой регулирования фаз газораспределения VVT-i. Ресурс силового агрегата Celica зависит от темперамента владельца. Традиционно для Toyota клапаны всех моторов не оснащены гидрокомпенсаторами, но регулировать зазоры приходится нечасто – через 80–100 тыс. км при возникновении характерного стука. Электроника и электрооборудование Celica не вызывают нареканий.

Автомобили оснащались как механическими, так и автоматическими КП. «Механика» отличается четкостью включения и коротким ходом рычага, причем он по-спортивному тугой. Масло в этом агрегате необходимо менять каждые 40 тыс. км. Вердикт о ресурсе автоматических коробок вынести не удалось по причине их малой распространенности в Европе.

Благодаря многорычажной подвеске Celica отлично «держит» дорогу. Сохранность ходовой машины зависит от высоты профиля шин. С «родными» 14-15-дюймовыми дисками более 200 тыс. км выхаживают все подшипники, сайлент-блоки и шаровые опоры. Не менее долговечна и подвеска Super Strut, хотя у нее по пять шаровых опор с каждой стороны, три из которых заменяются только вместе с рычагами.

Реечный рулевой механизм надежен. На редкость живучи и наконечники рулевых тяг.

Передние тормозные диски служат не менее 100 тыс. км, колодки – до 40 тыс. Для задних дисков (на версии 4x4 они, как и передние, вентилируемые) не предел и 200 тыс. км, а колодок «хватает» минимум на 50 тыс. «Ручник» затормаживает задние колеса с помощью дополнительных барабанных механизмов.

Toyota Celica шестого поколения – безусловно незаурядный автомобиль. Он надежный, поэтому часто тратиться на ремонт не придется. Этот «японец» подойдет не только любителям экстремальной езды, но в первую очередь – поклонникам ярких и необычных вещей.

История

До: Celica пятого поколения (ST 180) 1989–1993 г. в.

10.93 Дебют шестой генерации Celica (ST 200)
01.94 Начато серийное производство
02.94 Выпуск модификации GT-Four
05.95 В серию запущен родстер
06.96 Рестайлинг

После: Celica седьмого поколения (ST 230) с 1999 г.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1999	1998	1997	1996	1995	1994
	Бензиновые						
	Toyota Celica 1,8i, $	16420	13580	11305	9355	7770	6485
	Toyota Celica 2,0i GT, $	16930	14160	11850	9395	-	-
Пробег, тыс. км		110,5	127,5	144,5	161,5	178,5	195,5

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.: **1,8 л 16V (116 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (170 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V Turbo (242 л. с.)** ◆ **2,0 16 VVT-i (201 л. с.)** ◆ **2,2 л (135 л. с.)**



Альтернатива:
Opel Calibra, Mazda MX-6, Honda Prelude III

Итоги

Плюсы: Яркая внешность • Надежные и долговечные узлы и агрегаты • Удобное водительское место • Вместительный багажник

Минусы: Низкий салон • Большая погрузочная высота багажника • Недостаточная обзорность при маневрировании задним ходом • Сложности при поиске кузовных запчастей

Volkswagen Corrado 1989–1995





Коммерческий проект спортивных купе Scirocco/Corrado оказался не слишком удачным и спрос на эти модели VW был не так уж высок. Поэтому в 1995 году было принято решение прекратить производство Corrado. Но ныне в недрах VW зреет идея возродить эту модель...

При покупке Corrado следует обратить внимание на проблемное место – жгут электропроводки, проложенной между кузовом автомобиля и крышкой багажника. Со временем провода переламываются, вследствие чего не работает задний стеклоочиститель, не горят габаритные огни и подсветка номера.

Базовая версия автомобиля включает гидроусилитель руля, центральный замок и ABS, а наиболее дорогая модификация с мотором VR6 предлагает еще и кондиционер, рулевую колонку с регулировкой высоты, электростеклоподъемники и электропривод зеркал.

Салон Corrado отражает спортивный характер автомобиля, а немного развернутая к водителю центральная консоль сразу же расставляет приоритеты, подчеркивая, кто в машине главный. Передние сиденья с развитой боковой поддержкой установлены очень низко и предлагают такую же посадку. На заднем диване комфортно только людям среднего роста, хотя места от коленей до спинок передних кресел хватит и более высоким.

В жертву стремительной форме кузова была принесена обзорность – нижняя кромка заднего стекла расположена высоко и крайний габарит машины не виден. Объем багажника больше, чем у основных конкурентов, – 330 л.

Больше всего в Украину завезли Corrado G60, оснащенных 1,8-литровым 160-сильным мотором (PG) с механическим нагнетателем. Но от покупки этой версии Corrado лучше отказаться – все они имеют проблемы с данным агрегатом. Ремонт этого узла недешев, да и хватает его ненадолго. К тому же с «убитым» компрессором существенно повышается расход масла. Рядносмещенные 6-цилиндровые агрегаты VR6 объемом 2,8 л (AAA) и 2,9 л (ABV) потребляют в городском цикле около 13 л топлива на 100 км. Запчасти к ним стоят почти вдвое дороже, нежели к 4-цилиндровым моторам. В VR6 нужно внимательно следить за температурным режимом работы. Перегрев заканчивается как минимум дорогостоящим ремонтом сложной по конструкции головки блока цилиндров. Хотя в целом двигатель VR6 достаточно надежен и долговечен – до капремонта сможет прослужить 300–500 тыс. км. ГРМ приводится в действие цепью, которая, как правило, выдерживает весь срок эксплуатации мотора. Наиболее удачная альтернатива – 2,0-литровые «16-клапанники». Они также обеспечивают автомобилю неплохую динамику и при этом расходуют в городе около 10 л на 100 км. Особенно хорош мотор ABF с электронным управлением впрыском топлива. Электронно-механический впрыск агрегата 9A в процессе эксплуатации частенько доставляет проблемы.

Большинство Corrado оснащены механической 5-ступенчатой КП. 4-ступенчатый «автомат» чаще всего устанавливался на самые дорогие версии с моторами VR6. При бережной эксплуатации и своевременном обслуживании «автоматы» служат без проблем достаточно долго. А вот в «механике» с пробегом свыше 250 тыс. км отмечено затрудненное включение первой передачи вследствие износа механизма переключения. Если же нечетко включаются и другие передачи, то, скорее всего, необходимо отрегулировать тросовый привод, который применен для уменьшения вибраций, передаваемых на рычаг КП.

Передняя подвеска независимая – типа McPherson, а задняя – полузависимая балка. Как и подобает спортивному автомобилю, подвеска отличается жесткими настройками. Способствует уверенной езде специфическая клиновидная форма кузова и автоматически поднимающееся на скорости 130 км/ч заднее антикрыло. Меньше всего служат стойки стабилизатора поперечной устойчивости – около 50 тыс. км, а вот ресурс остальных деталей – 70–100 тыс. км.

Рулевое управление реечного типа на всех Corrado штатно оснащено гидроусилителем. Узел отличается хорошей обратной связью, надежен, но для долговечной работы рейки и гидроусилителя нужно через каждые 70 тыс. км менять масло.

Тормозная система Corrado благодаря применению дисковых механизмов (впереди вентилируемых) и ABS достаточно эффективна. При замене колодок нужно обязательно смазывать направляющие, поскольку со временем они закисают и задние суппорты выходят из строя. В лучшем случае можно будет отделаться их переборкой, а в худшем – придется заменить.

В целом обслуживание машины обходится недорого (на уровне Golf II), однако в случае аварии проблемы с кузовными запчастями гарантированы, а их стоимость будет довольно высока, особенно с учетом возраста машины. Corrado оценят те, кто получает удовольствие от высокой скорости и для кого автомобиль является средством самовыражения.

Стоимость в Украине

Тип кузова	Модель, модификация	Год выпуска 1995	1994	1993	1992	1991	1990
	Бензиновые						
	VW Corrado G60 1,8, $	-	-	7300	6155	5660	5280
	VW Corrado 2,0 16V, $	10730	9605	8700	8395	7805	7325
	Пробег, тыс. км	156,4	170,3	184,2	198,1	212,0	225,9

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндровые: **1,8 л G60 (160 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (136 л. с.)** ◆ **2,0 л 16V (150 л. с.)**

6-цилиндровые: **2,8 л (174 л. с.), 2,9 л (190 л. с.)**

История

До: VW Scirocco 1985–1990 г. в.

01.89 Дебют VW Corrado

01.91 Модернизация. Установка моторов 2,0 л и 2,9 л

08.93 Прекращено производство двигателя G60. Новый 16-клапанный мотор объемом 2,0 л

07.95 Выпуск VW Corrado завершен

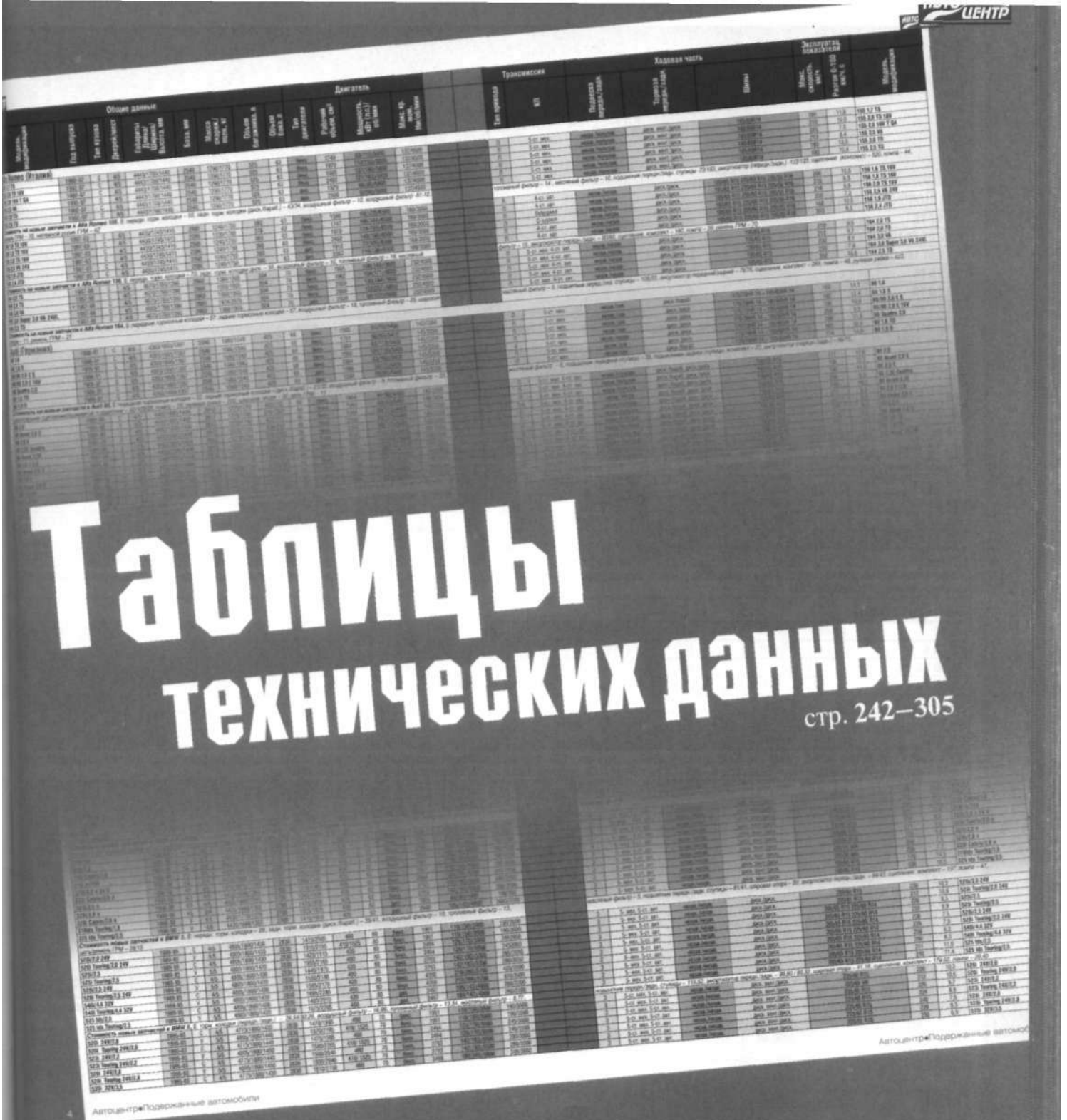
Итоги

Плюсы: Мощные двигатели ● Хорошие устойчивость и управляемость ● Эффективные тормоза ● Долговечная подвеска ● Вместительный багажник

Минусы: Многие экземпляры сильно изношены ● Малый ресурс механического нагнетателя (версии G60) ● Проблемы с поиском кузовных запчастей и высокая их стоимость ● Закисание механизма привода стояночного тормоза



Альтернатива:
Opel Calibra, Toyota Celica (ST180), Honda Prelude III



Таблицы технических данных

стр. 242–305

Принятые сокращения

Тип кузова
- **КБ** – кабриолет
- **Л** – лифтбек
- **У** – универсал
- **КВ** – компактвен
- **МВ** – минивен
- **Х** – хэтчбек
- **К** – купе
- **С** – седан
- **П** – пикап

Объем багажника
С разложенными/сложенными задними сиденьями

Тип двигателя
- **бенз.** – бензиновый
- **диз.** – дизельный

Трансмиссия. КП
- **5-ст. мех.** – количество ступеней механической коробки передач
- **4-ст. авт.** – количество ступеней автоматической коробки передач

Тип привода
- **П** – передний
- **З** – задний
- **4х4** – полный

Подвеска
- **незав.** – независимая
- **полузав.** – полузависимая
- **зав.** – зависимая

Эксплуатационные показатели
Максимальная скорость автомобилей и разгон от 0 до 100 км/ч приведены для модификаций с механической КП

Стоимость новых запчастей
Под каждой моделью автомобиля указаны средние цены на запчасти в долларах согласно данным, предоставленным ООО «ЭСО Автотехникс» по состоянию на декабрь 2006 г.

н. д. – нет данных

Модель, модификация	Общие данные: Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/Ширина/Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Двигатель: Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Alfa Romeo (Италия)												
155 1,7 TS	1992-97	C	4/5	4443/1700/1440	2540	1400/1815	525	63	бенз.	1749	83(115)/5800	152/3000
155 2,0T TS 16V	1992-97	C	4/5	4443/1700/1440	2540	1415/1840	525	63	бенз.	1970	110(150)/5800	187/4000
155 2,0T 16V Q4	1992-97	C	4/5	4443/1700/1440	2540	1610/2010	525	63	бенз.	1995	137(190)/5800	283/2500
155 2,5 V6	1992-97	C	4/5	4443/1700/1440	2540	1495/1900	525	63	бенз.	2492	121(163)/5800	216/4500
155 2,0 TD	1992-97	C	4/5	4443/1700/1440	2540	1290/1770	525	63	диз.	1929	66(90)/5800	285/2300
155 2,5 TD	1992-97	C	4/5	4443/1700/1440	2540	1495/1900	525	63	диз.	2500	92(125)/5800	294/2000
***Стоимость новых запчастей к Alfa Romeo 155**, $: передн. торм. колодки – 55, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 43/34, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 14, ремень ГРМ – 33, натяжной ролик ГРМ – 42*												
156 1,6 TS 16V	1997-03	C	4/5	4430/1745/1415	2595	1240/1750	380	63	бенз.	1598	88(120)/6500	144/4500
156 1,8 TS 16V	1997-03	C	4/5	4430/1745/1415	2595	1230/1750	378	63	бенз.	1747	103(140)/6500	163/3900
156 2,0 TS 16V	1997-03	C	4/5	4430/1745/1415	2595	1250/1770	380	63	бенз.	1970	114(155)/6500	169/3500
156 2,5 V6 24V	1997-03	C	4/5	4430/1745/1415	2595	1320/1820	380	63	бенз.	2492	140(190)/6500	218/5000
156 1,9 JTD	1997-03	C	4/5	4430/1745/1415	2595	1270/1770	380	63	диз.	1910	77(105)/4000	255/2000
156 2,4 JTD	1997-03	C	4/5	4430/1745/1415	2595	1350/1850	380	63	диз.	2387	100(136)/4200	304/1800
***Стоимость новых запчастей к Alfa Romeo 156**, $: передн. торм. колодки – 70, задн. торм. колодки (диск.) – 55, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 16,*												
164 2,0 TS	1987-98	C	4/5	4670/1760/1390	2660	1380/1805	504	70	бенз.	1995	106(143)/5600	187/5000
164 2,0 TS	1987-98	C	4/5	4670/1760/1390	2660	1380/1805	504	70	бенз.	1962	104(171)/5600	252/4500
164 3,0 V6	1987-98	C	4/5	4670/1760/1390	2660	1470/1875	504	70	бенз.	2959	135(184)/5600	255/4900
164 3,0 Super V6 24V	1987-98	C	4/5	4555/1760/1390	2660	1500/1925	504	70	бенз.	2959	132(207)/5600	270/5000
164 2,5 TD	1987-98	C	4/5	4670/1760/1390	2660	1380/1805	504	70	диз.	2500	92(125)/4200	294/2000
***Стоимость новых запчастей к Alfa Romeo 164**, $: передние тормозные колодки – 57, задние тормозные колодки – 57, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 25, шаровая опора – 11, ремень ГРМ – 21*												
Audi (Германия)												
80 1,6	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	бенз.	1595	51(75)/5400	145/2350
80 1,8 S	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	бенз.	1781	66(90)/5400	160/3200
80/90 2,0 E S	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	бенз.	1984	83(113)/5400	165/3450
90/90 2,0 E 16V	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	бенз.	1984	101(115)/5400	145/2350
90 Quattro 2,0	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	бенз.	1984	83(160)/5400	145/3350
80 1,6 TD	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	диз.	1896	50(75)/5400	140/2200
80 1,9 D	1986-91	C	4/5	4393/1695/1397	2546	1080/1540	425	68	диз.	1588	66(90)/5400	145/2350
***Стоимость новых запчастей к Audi 80**, $: передние тормозные колодки – 32, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 25/30, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 20, диск./корзина сцепления/выжимной подшипник – 90/100/28, помпа – 35, рулевая рейка – 200, шаровая опора – 30, ремень ГРМ – 13*												
80 2,0	1991-95	C	4/5	4482/1695/1406	2612	1190/1650	430/712	66	бенз.	1984	66(90)/4400	148/3000
80 Avant 2,0 E	1991-95	У	5/5	4482/1695/1408	2612	1270/1780	370/1200	66	бенз.	1984	60(90)/4400	148/3000
80 2,0 E	1991-95	C	4/5	4482/1695/1406	2612	1190/1650	430/712	66	бенз.	1984	85(115)/5400	165/3200
80 2,3E Quattro	1991-95	C	4/5	4482/1695/1406	2612	1230/1730	430/712	66	бенз.	2309	98(133)/5500	186/4000
80 Avant 2,3E	1991-95	У	5/5	4482/1695/1408	2612	1270/1780	370/1200	66	бенз.	2309	98(133)/5400	148/3000
80 2,6 E	1991-95	C	4/5	4482/1695/1406	2612	1230/1730	430/712	66	бенз.	5598	110(150)/4400	140/2200
80 Avant 2,6 E	1991-95	У	5/5	4482/1695/1408	2612	1270/1780	370/1200	66	бенз.	5597	110(150)/5400	148/3000
80 2,8 E	1991-95	C	4/5	4482/1695/1406	2612	1230/1730	430/712	66	бенз.	2771	128(174)/5500	245/3000
80 Avant 2,8 E	1991-95	У	5/5	4482/1695/1408	2612	1270/1780	370/1200	66	бенз.	2771	128(174)/5500	245/3000
80 1,9 TD	1991-95	У	5/5	4482/1695/1408	2612	1270/1780	370/1200	66	диз.	1896	55(75)/4400	140/2200
80 1,9 TDI	1991-95	C	4/5	4482/1695/1406	2612	1230/1730	430/712	66	диз.	1896	66(90)/4400	182/2300
80 Avant 1,9 TDI	1991-95	У	5/5	4482/1695/1408	2612	1270/1780	370/1200	66	диз.	1896	66(90)/4400	182/2300
***Стоимость новых запчастей к Audi 80**, $: передние тормозные колодки – 32, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 25/30, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 20, диск./корзина сцепления/выжимной подшипник – 90/100/28, помпа – 35, рулевая рейка – 200, шаровая опора – 30, ремень ГРМ – 13*												
100 2,0 E	1990-94	C	4/5	4790/1777/1431	2687	1310/1860	510	90	бенз.	1984	74(101)/5400	157/2750
100 Avant 2,0E	1990-94	У	5/5	4790/1777/1431	2687	1325/1875	390/1266	90	бенз.	1984	85(115)/5500	168/3200
100 2,3E	1990-94	C	4/5	4790/1777/1431	2687	1310/1860	510	90	бенз.	2309	98(133)/5400	186/4000
100 2,8E	1990-94	C	4/5	4790/1777/1431	2687	1310/1860	510	90	бенз.	2771	128(174)/5400	245/3000
100 Avant 2,8 Quattro	1990-94	У	5/5	4790/1777/1431	2687	1500/2050	390/1266	90	бенз.	2771	128(174)/5500	245/3000
100 D/2,4	1990-94	C	4/5	4790/1777/1431	2687	1310/1860	510	90	диз.	2370	60(82)/4400	168/3200
100 Avant Diesel/2,4	1990-94	У	5/5	4790/1777/1431	2687	1500/2050	390/1266	90	диз.	2370	60(82)/4400	168/3200
100 2,5 TDI	1990-94	C	4/5	4790/1777/1431	2687	1310/1860	510	90	диз.	2460	85(115)/4400	164/4400
100 2,5 D	1990-94	У	5/5	4790/1777/1431	2687	1500/2050	390/1266	90	диз.	2460	85(115)/4500	164/4400
***Стоимость новых запчастей к Audi 100**, $: передн. торм. колодки – 40, задн. торм. колодки (диск.) – 23, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 18, масляный фильтр – 6, рулевая рейка – 500, ремень ГРМ – 45*												
A3 1,6	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1090/1600	350/1110	55	бенз.	1595	75(102)/5300	148/3800
A3 1,6	1996-03	X	5/5	4150/1735/1425	2515	1090/1600	350/1110	55	бенз.	1595	75(102)/5300	148/3800
A3 1,8	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1160/1720	350/1110	55	бенз.	1781	92(125)/6000	170/4200
A3 1,8	1996-03	X	5/5	4150/1735/1425	2515	1160/1720	350/1110	55	бенз.	1781	92(125)/6000	170/4200
A3 1,8 T	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1175/1735	350/1110	55	бенз.	1781	110(150)/5700	210/1750
A3 1,8 T	1996-03	X	5/5	4150/1735/1425	2515	1175/1735	350/1110	55	бенз.	1781	110(150)/5700	210/1750
A3 1,8 T	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1180/1740	350/1110	55	бенз.	1781	132(180)/5500	235/1950

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	191	11,8	**155 1,7 TS**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	210	10,0	**155 2,0 TS 16V**
4x4	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	225	7,0	**155 2,0 16V Q4**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	215	8,4	**155 2,5 V6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	180	13,5	**155 2,0 TD**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	195	10,4	**155 2,5 TD**
масляный фильтр – 10, подшипник передн./задн. ступицы – 73/193, амортизатор (передн./задн.) – 122/123, сцепление (комплект) – 250, помпа – 44,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16	200	10,5	**156 1,6 TS 16V**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16	210	9,3	**156 1,8 TS 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16	216	8,6	**156 2,0 TS 16V**
П	6-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16	230	7,3	**156 2,5 V6 24V**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16	188	10,5	**156 1,9 JTD**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16	203	9,5	**156 2,4 JTD**
масляный фильтр – 15, амортизатор (передн./задн.) – 80/80, сцепление, комплект – 160, помпа – 35, ремень ГРМ – 70							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	210	9,9	**164 2,0 TS**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	210	9,2	**164 2,0 TS**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	8,1	**164 3,0 V6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	7,9	**164 3,0 V6 Super 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	202	10,8	**164 2,5 TD**
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. ступицы – 105/53, амортизатор (передн./задн.) – 76/76, сцепление, комплект – 269, помпа – 48, рулевая рейка – 423,							
П	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R14, 195/60 R14	168	14,1	**80 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	175/70 R14, 195/60 R14	182	12,4	**80 1,8 S**
П	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	175/70 R14, 195/60 R14	196	10,9	**80/90 2,0 E S**
П	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	175/70 R14, 195/60 R14	208	9,0	**90/90 2,0 E 16V**
4x4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	175/70 R14, 195/60 R14	196	11,6	**90 Quattro 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	175/70 R14, 195/60 R14	165	16,9	**80 1,6 TD**
П	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R14, 195/60 R14	174	14,6	**80 1,9 D**
масляный фильтр – 6, подшипник передней ступицы – 35, подшипники задней ступицы, комплект – 20, амортизатор (передн./задн.) – 60/75,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	177	13,6	**80 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	186	12,2	**80 Avant 2,0 E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	190	11,8	**80 2,0 E**
4x4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	200	9,9	**80 2,3E Quattro**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	195	10,1	**80 Avant 2,3E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	212	9,3	**80 2,6 E/2,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	207	9,5	**80 Avant 2,6 E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	218	8,0	**80 2,8 E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	215	8,2	**80 Avant 2,8 E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	173	14,0	**80 1,9 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	174	14,1	**80 1,9 TDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб. диск./диск.	195/65 R15	170	14,6	**80 Avant 1,9 TDI**
масляный фильтр – 6, подшипник передней ступицы – 35, подшипники задней ступицы, комплект – 20, амортизатор (передн./задн.) – 60/75,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./диск.	195/65 R15	182	12,6	**100 2,0 E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./бараб.	195/65 R15	188	11,5	**100 Avant 2,0E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./диск.	195/65 R15	202	10,2	**100 2,3E**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./диск.	195/65 R15	218	8,0	**100 2,8E**
4x4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/65 R15	215	8,3	**100 Avant 2,8 Quattro**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./диск.	195/65 R15	167	16,8	**100 D/2,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./бараб.	195/65 R15	164	17,5	**100 Avant Diesel/2,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./диск.	195/65 R15	195	11,1	**100 2,5 TDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав., незав./незав.	диск./бараб.	195/65 R15	192	11,6	**100 2,5 D**
подшипник передн./задн. ступицы – 50/22, амортизатор (передн./задн.) – 50/52, сцепление, комплект – 200, помпа – 40, шаровая опора с рычагом – 95,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	188	11,3	**A3 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	188	11,3	**A3 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	202	9,7	**A3 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	202	9,7	**A3 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	217	8,2	**A3 1,8 T**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	217	8,2	**A3 1,8 T**
П	5- 6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	228	7,6	**A3 1,8 T**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
A3 1,8 T	1996-03	X	5/5	4150/1735/1425	2515	1180/1740	350/1110	55	бенз.	1781	132(180)/5500	235/1950
A3 1,9 TDI	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1185/1745	350/1110	55	диз.	1896	66(90)/3750	210/1900
A3 1,9 TDI	1996-03	X	5/5	4150/1735/1425	2515	1185/1745	350/1110	55	диз.	1896	66(90)/3750	210/1900
A3 1,9 TDI	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1190/1750	350/1110	55	диз.	1896	82(110)/4150	235/1900
A3 1,9 TDI	1996-03	X	5/5	4150/1735/1425	2515	1190/1750	350/1110	55	диз.	1896	82(110)/4150	235/1900
A3 1,9 TDI	1996-03	X	3/5	4150/1735/1425	2515	1200/1760	350/1110	55	диз.	1896	96(130)/4000	310/1900
Стоимость новых запчастей к Audi A3, *$: передн./задн. торм. колодки – 81/56, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 11, масляный фильтр – 8, шаровая опора – 41, ремень ГРМ – 35, натяжной ролик – 135, обводной ролик – 63*												
A4 1,6	1994-00	C	4/5	4480/1735/1410	2615	1265/1735	445/720	62	бенз	1595	75(102)/5600	148/3800
A4 Avant 1,6	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	бенз	1595	75(102)/5600	148/3800
A4 1,8	1994-00	C	4/5	4480/1735/1410	2615	1185/1735	445/720	62	бенз	1781	110(150)/5700	195/3300
A4 Avant 1,8 20V	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	бенз	1781	92(125)/5800	225/1700
A4 1,8 T	1994-00	C	4/5	4480/1735/1410	2615	1185/1735	440/720	62	бенз	1781	110(150)/5800	173/3950
A4 Avant 1,8 T Quattro	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	бенз	1781	110(150)/5800	225/1700
A4 2,4	1994-00	C	4/5	4480/1735/1410	2615	1185/1735	440/720	62	бенз	2393	121(165)/5800	173/3950
A4 Avant 2,4	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	бенз	2393	121(165)/5800	173/3950
A4 2,8	1994-00	C	4/5	4480/1735/1410	2615	1185/1735	440/720	62	бенз	2771	142(193)/5800	н. д.
A4 2,8 Quattro	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	бенз	2771	142(193)/5800	н. д.
A4 1,9 TDI	1994-00	C	4/5	4480/1735/1410	2615	1185/1735	440/720	62	диз	1896	66(90)/4000	210/1900
A4 Avant 1,9 TDI	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	диз	1896	66(90)/4000	210/1900
A4 Avant 2,5 24V	1994-00	У	5/5	4480/1735/1410	2615	1205/1780	390/1250	62	диз	2496	110(150)/4150	310/1500
Стоимость новых запчастей к Audi A4, *$: передн. тормозн. колодки – 75, задн. тормозн. колодк – 30, воздушный фильтр – 9,8, топливный фильтр – 10,5, масляный фильтр – 6,1, распредвал – 220, ремень ГРМ – 17,2, натяжной ролик – 40,5*												
A6 1,8 T	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1435/1985	550	70	бенз.	1781	100(150)/5700	210/1750
A6 1,8 T	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1490/2040	455/1590	70	бенз.	1781	100(150)/5700	210/1750
A6 2,4	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1480/2030	550	70	бенз.	2393	121(165)6000	230/3200
A6 2,4	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1585/2135	455/1590	70	бенз.	2393	121(165)/6000	230/3200
A6 2,8	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1320/1900	550	70	бенз.	2771	142(193)/6000	280/3200
A6 2,8	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1395/1950	455/1590	70	бенз.	2771	142(193)/6000	280/3200
A6 2,7 Biturbo	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1660/2200	435	70	бенз.	2671	169(230)/5800	310/1700
A6 2,7 Biturbo	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1720/2270	455/1590	70	бенз.	2671	169(230)/5800	310/1700
A6 4,2	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1435/1750	435	82	бенз.	4172	220(300)/6200	400/3000
A6 4,2	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1490/2290	455/1590	82	бенз.	4172	220(300)/6200	400/3000
A6 1,9 TDI	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1525/2750	455/1590	70	диз.	1896	85(115)/4000	285/1900
A6 1,9 TDI	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1470/2020	550	70	диз.	1896	85(115)/4000	285/1900
A6 2,5 TDI	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1520/2100	550	70	диз.	2496	110(150)/4000	310/1500
A6 2,5 TDI	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1575/2205	455/1590	70	диз.	2496	110(150)/4000	310/1500
A6 2,5 TDI	1997-04	C	4/5	4795/1810/1450	2760	1595/2145	550	70	диз.	2496	132(179)/4000	370/1500
A6 2,5 TDI	1997-04	У	5/5	4795/1810/1480	2760	1650/2205	455/1590	70	диз.	2496	132(179)/4000	370/1500
Стоимость новых запчастей к Audi A6, *$: передн. торм. колодки – 90, задн. торм. колодки диск. – 35, воздушный фильтр – 14, топливный фильтр – 20, масляный фильтр – 18, ремень ГРМ – 65, натяжной ролик – 72, рулевая рейка – 450*												
A8 2,8	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1540/2140	525	80	бенз	2771	142(193)/6000	280/3200
A8 2,8 Quattro	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1660/2260	525	80	бенз	2771	142(193)/6000	280/3200
A8 3,7	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1645/2245	525	90	бенз	3697	191(260)/6000	350/3250
A8 3,7 Quattro	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1725/2325	525	90	бенз	3697	191(260)/6000	350/3250
A8 4,2 Long	1994-02	C	4/5	5165/1880/1440	3010	1750/2350	525	90	бенз	4172	228(310)/6200	410/3000
A8 6,0 Long	1994-02	C	4/5	5165/1880/1440	3010	1980/2530	525	92	бенз	5998	309(420)/6000	550/4250
A8 2,5 TDI	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1735/2335	525	90	диз	2496	132(180)/4000	370/1500
A8 2,5 TDI Quattro	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1630/2325	525	90	диз	2496	132(180)/4000	370/1500
A8 3,3	1994-02	C	4/5	5035/1880/1440	2880	1860/2460	525	90	диз	3328	165(224)/4000	480/1800
Стоимость новых запчастей к Audi A8, *$: передн. торм. колодки – 343, задн. торм. колодки – 101, воздушный фильтр – 28, топливный фильтр – 30, масляный фильтр – 16, натяжной ролик – 95, обводной ролик – 89*												
S6 2,2 Quattro	1991-97	C	4/5	4797/1804/1430	2692	1355/1905	510	80	бенз.	2226	169(230)/5900	350/1950
S6 Plus 4,2 Quattro	1991-97	C	4/5	4797/1804/1430	2692	1650/2200	510	80	бенз.	4172	213(280)/5900	420/3400
S6 Avant 4,2 Quattro	1991-97	У	5/5	4797/1804/1440	2692	1672/2250	390/1310	80	бенз.	4172	213(280)/5900	420/3400
S6 Avant Plus 4,2 Quattro	1991-97	У	5/5	4797/1804/1440	2692	1672/2250	390/1310	80	бенз.	4172	240(326)/5900	420/3400
Стоимость новых запчастей к Audi S4, S6, S6 Plus, *$: передн. торм. колодки – 204, задн. торм. колодки (диск.) – 103, воздушный фильтр – 21, топливный фильтр – 23, рулевая рейка – 1562, ремень ГРМ – 46*												
BMW (Германия)												
316i 1,8	1982-91	C	3/5	4320/1645/1380	2570	990/1450	425	55	бенз.	1767	66(90)/5500	140/4000
316i Touring 1,6	1982-91	У	5/5	4320/1645/1380	2570	1230/1710	370/1125	55	бенз.	1596	99(73)/5800	150/3900
318i 1,8	1982-91	C	3/5	4320/1645/1380	2570	990/1450	425	55	бенз.	1767	77(105)/5500	168/3900
318i Cabrio 1,8	1982-91	КБ	2/5	4325/1645/1370	2570	990/1450	425	55	бенз.	1796	125(113)/6000	164/4300
318i Touring 1,8	1982-91	У	5/5	4320/1645/1380	2570	1230/1710	370/1125	55	бенз.	1783	83(113)/5800	162/4250
320i 2,0	1982-91	C	3/5	4320/1645/1380	2570	990/1450	425	55	бенз.	1991	125(129)/5500	190/4700
320i Cabrio 2,0	1982-91	КБ	2/5	4325/1645/1370	2570	1280/1680	425	55	бенз.	1991	95(129)/6000	164/4300
320i Touring 2,0	1982-91	У	5/5	4320/1645/1380	2570	1375/1760	370/1125	55	бенз.	1991	95(129)/6000	162/4250

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5- 6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	228	7,6	**A3 1,8 T**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	181	12,4	**A3 1,9 TDI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	181	12,4	**A3 1,9 TDI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	194	10,5	**A3 1,9 TDI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	194	10,5	**A3 1,9 TDI**
П	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	205	9,2	**A3 1,9 TDI**
амортизатор (передн./задн.) – 91/84, подшипник ступицы – 69, тормозной диск (передн./задн.) – 61/40, сцепление, комплект – 276,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	190	12,5	**A4 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	187	12,1	**A4 Avant 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	222	8,9	**A4 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	201	10,7	**A4 Avant 1,8 20V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	222	8,3	**A4 1,8 T**
4x4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	216	8,5	**A4 Avant 1,8 T Quattro**
П	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	226	8,2	**A4 2,4**
4x4	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./незав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	223	8,4	**A4 Avant 2,4**
П	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	229	8,2	**A4 2,8**
4x4	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./незав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	225	8,5	**A4 2,8 Quattro**
П	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	183	13,3	**A4 1,9 TDI**
П	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	180	13,6	**A4 Avant 1,9 TDI**
П	5-ст. мех./5-ст.авт.	незав./полузав.	диск. вент/диск.	195/65 R15	218	9,2	**A4 Avant 2,5 24V**
подшипник передн./задн. ступицы – 35/18, амортизатор (передн./задн.) – 75/75, сцепление, комплект – 147, помпа – 25, шаровая опора с рычагом – 150,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	214	9,7	**A6 1,8 T**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	216	10,0	**A6 1,8 T**
П/4x4	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	222	9,4	**A6 2,4**
П/4x4	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	220	9,5	**A6 2,4**
П/4x4	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	236	8,3	**A6 2,8**
П/4x4	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	234	8,5	**A6 2,8**
4x4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	245	7,3	**A6 2,7 Biturbo**
4x4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	243	7,4	**A6 2,7 Biturbo**
П/4x4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/50 R16	250	6,9	**A6 4,2**
П	5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	235/50 R16	250	7,1	**A6 4,2**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	196	11,6	**A6 1,9 TDI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	194	11,9	**A6 1,9 TDI**
П	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	215	10,0	**A6 2,5 TDI**
П	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	215	10,2	**A6 2,5 TDI**
П	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	221	8,9	**A6 2,5 TDI**
П	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	219	9,1	**A6 2,5 TDI**
подшипник передн./задн. ступицы – 80/150, амортизатор (передн./задн.) – 109/117, сцепление, комплект – 370, помпа – 75, шаровая опора – 120,							
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	236	8,4	**A8 2,8**
4x4	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	232	10,1	**A8 2,8 Quattro**
П	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	250	8,1	**A8 3,7**
4x4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	250	8,6	**A8 3,7 Quattro**
П/4x4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	250	6,9	**A8 4,2 Long**
4x4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	245/45 R18	250	5,8	**A8 6,0 Long**
П/4x4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	227	8,8	**A8 2,5 TDI**
4x4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	224	9,3	**A8 2,5 TDI Quattro**
П/4x4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16	242	8,2	**A8 3,3**
шаровая опора с рычагом – 250, амортизатор (передн./задн.) – 297/241, подшипник ступицы передн./задн. – 121/88, рулевая рейка – 988, помпа – 241, ремень ГРМ – 125,							
4x4	5-6-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R15, 225/50 R16, 255/40 R17 225/40 R18	241	6,8	**S6 2,2 Quattro**
4x4	5-6-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R15, 225/50 R16, 255/40 R17 225/40 R18	249	5,9	**S6 Plus 4,2 Quattro**
4x4	5-6-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R15, 225/50 R16, 255/40 R17 225/40 R18	247	6,0	**S6 Avant 4,2 Quattro**
4x4	5-6-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R15, 225/50 R16, 255/40 R17 225/40 R18	250	5,7	**S6 Avant Plus 4,2 Quattro**
масляный фильтр – 9, подшипник передн./задн. ступицы – 116/162, амортизатор (передн./задн.) – 354/354, сцепление, комплект – 454, помпа – 87, шаровая опора с рычагом – 337,							
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14, 205/55 R15	175	12,4	**316i 1,8**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14, 205/55 R15	182	12,1	**316i Touring 1,6**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	184	11,2	**318i 1,8**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./бараб.	195/65 R15, 205/55 R15	195	11,5	**318i Cabrio 1,8**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./бараб.	195/65 R15, 205/55 R15	188	10,8	**318i Touring 1,8**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./бараб., диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	196	10,4	**320i 2,0**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 185/65 R14	197	10,6	**320i Cabrio 2,0**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./бараб., диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	196	11,5	**320i Touring 2,0**

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
	Общие данные								Двигатель			
323i 2,3	1982-91	С	3/5	4320/1645/1380	2570	1375/1760	425	55	бенз.	2316	110(150)/5500	140/4000
325i 2,5	1982-91	С	4/5	4320/1645/1380	2570	1410/1795	425	55	бенз.	2476	126(170)/5500	140/4000
325i 2,5	1982-91	К	3/5	4325/1645/1370	2570	1410/1795	425	55	бенз.	2494	125(170)/5500	222/4300
325i Cabrio 2,5	1982-91	КБ	2/5	4325/1645/1380	2570	1370/1710	425	55	бенз.	2494	125(170)/6000	164/4250
325i Touring 2,5	1982-91	У	5/5	4320/1645/1380	2570	1425/1810	370/1125	55	бенз.	2494	125(170)/6000	164/4250
324td 2,4	1982-91	К	4/5	4320/1645/1380	2570	990/1450	425	55	диз.	2443	85(115)/5500	162/4250
324td Touring 2,4	1982-91	У	5/5	4320/1645/1380	2570	1375/1760	370/1125	55	диз.	2443	85(115)/5500	162/4250
***Стоимость новых запчастей к BMW 3-й серии,** $: передние тормозные колодки – 43, задние тормозн. колодки (диск./бараб.) – 32/52, воздушный фильтр – 11, топливный фильтр – 20, рулевая рейка – 500, шаровая опора нижняя/верхняя – 35/40, цепь ГРМ – 30, ремень ГРМ – 20*												
316i 1,6	1990-98	К	2/5	4430/1710/1370	2700	1235/1280	405	62	бенз.	1596	75(102)/5500	150/3900
318i 1,8	1990-98	У	5/5	4430/1710/1370	2700	1202/1755	370/1125	62	бенз.	1796	85(116)/5500	168/3900
318i Cabrio 1,8	1990-98	КБ	2/4	4433/1698/1393	2700	1280/1780	230	62	бенз.	1796	85(116)/5500	168/3900
318i is 16V	1990-98	К	4/5	4433/1698/1393	2700	1260/1720	435	62	бенз.	1895	103(140)/6000	180/4300
320i 2,0 24 V	1990-98	КБ	2/4	4433/1698/1393	2700	1292/1755	230	62	бенз.	1991	110(150)/5900	190/4200
320i Cabrio 2,0	1990-98	К	4/5	1410/1810/1393	2700	1300/1345	435	62	бенз.	1991	110(150)/5900	190/4200
323i 2,5	1990-98	К	4/5	4433/1698/1393	2700	1310/1365	435	62	бенз.	2994	125(170)/5500	245/3950
328i 2,8	1990-98	К	4/5	4433/1698/1393	2700	1345/1895	435	62	бенз.	2793	142(193)/5500	280/3500
328i Cabrio 2,8	1990-98	КБ	2/4	4433/1698/1393	2700	1430/1830	230	62	бенз.	2793	142(193)/5500	280/3500
318tds Touring 1,8	1990-98	У	5/5	4430/1710/1370	2700	1325/1825	370/1125	62	диз.	1765	66(90)/4400	190/2000
325 tds Touring 2,5	1990-98	У	5/5	4433/1698/1393	2700	1410/1910	370/1125	62	диз.	2940	105(143)/4800	260/2200
***Стоимость новых запчастей к BMW 3-й серии,** $: передн. торм. колодки – 26, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 35/41, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 13, цепь/ремень ГРМ – 28/15*												
520i 2,0 24V	1989-95	С	4/5	4805/1800/1430	2830	1410/2505	460	80	бенз.	1991	110(150)/5900	190/3900
520i Touring 2,0 24V	1989-95	У	5/5	4805/1800/1430	2830	1915/2155	410/1525	80	бенз.	1991	110(150)/5900	190/3900
525i 2,5	1989-95	С	4/5	4805/1800/1430	2830	1420/1515	420	80	бенз.	2494	125(170)/5500	2453950
525i Touring 2,5	1989-95	У	5/5	4805/1800/1430	2830	1955/2165	410/1525	80	бенз.	2494	125(170)/5500	2453950
528i 2,5 24V	1989-95	С	4/5	4805/1800/1430	2830	1440/1975	420	80	бенз.	2491	142(193)/5300	280/3950
528i Touring 2,5 24V	1989-95	У	5/5	4805/1800/1430	2830	1550/2180	410/1525	80	бенз.	2491	142(193)/5300	280/3950
540i 4,4 32V	1989-95	С	4/5	4805/1800/1430	2830	1585/2170	420	80	бенз.	4398	210(286)/5700	420/3900
540i Touring 4,4 32V	1989-95	У	5/5	4805/1800/1430	2830	1695/2280	410/1525	80	бенз.	4398	210(286)/5700	420/3900
525 tds 2,5	1989-95	С	4/5	4805/1800/1430	2830	1480/2015	420	80	диз.	2497	105(143)/4800	260/2200
525 tds Touring 2,5	1989-95	У	5/5	4805/1800/1430	2830	1575/2205	410/1525	80	диз.	2497	105(143)/4800	260/2200
***Стоимость новых запчастей к BMW 5-й серии,** $: торм. колодки (передн./задн.) – 40/31, воздушный фильтр – 15, топливный фильтр – 14, масляный фильтр – 89,*												
520i 24V 2,0	1995-03	С	4/5	4775/1800/1430	2830	1470/1995	460	70	бенз.	1991	110(150)/5900	190/3500
520i Touring 2,0 24V	1995-03	У	5/5	4805/1800/1430	2830	1570/2195	410/1525	70	бенз.	1991	110(150)/5900	190/3500
523i 2,2 24V	1995-03	С	4/5	4775/1800/1440	2830	1475/1985	460	70	бенз.	21 94	125(170)/5500	245/3500
523i Touring 2,2 24V	1995-03	У	5/5	4805/1800/1440	2830	1580/2205	410/1525	70	бенз.	2194	125(170)/5500	245/3500
528i 2,8 24V	1995-03	С	4/5	4775/1800/1440	2830	1500/2040	460	70	бенз.	2793	142(193)/5500	280/3500
528i Touring 2,8 24V	1995-03	У	5/5	4805/1800/1440	2830	1500/2040	410/1525	70	бенз.	2793	142(193)/5500	280/3500
535i 3,5 32V	1995-03	С	4/5	4775/1800/1430	2830	1610/2150	460	70	бенз.	3498	180(245)/5800	345/3800
***Стоимость новых запчастей к BMW 5-й серии,** $: торм. колодки (передн./задн.) – 84/57, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 35, масляный фильтр – 10,*												
730	1986-94	С	4/5	4910/1848/1411	2833	1600/2130	500	90	бенз.	2986	138(188)5800	260/4000
730	1986-94	С	4/5	4910/1845/1411	2833	1700/2220	500	90	бенз.	2997	160(218)5800	290/4500
735	1986-94	С	4/5	4910/1845/1411	2833	1600/2150	500	90	бенз.	3430	155(211)5700	305/4000
735L	1986-94	С	4/5	5024/1845/1400	2947	1660/2180	500	102	бенз.	3430	155(211)5700	305/4000
740	1986-94	С	4/5	4910/1845/1400	2833	1790/2310	500	90	бенз.	3982	210(286)5800	400/4500
740L	1986-94	С	4/5	5024/1845/1400	2947	1830/2350	500	102	бенз.	3982	210(286)5800	400/4500
750	1986-94	С	4/5	4910/1845/1400	2833	1830/2350	500	102	бенз.	4988	220(300)5200	450/4100
750L	1986-94	С	4/5	5024/1845/1400	2947	1860/2380	500	102	бенз.	4988	220(300)5200	450/4100
***Стоимость новых запчастей к BMW 7-й серии,** $: торм. колодки (передн./задн.) – 48/39, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 28, масляный фильтр – 8,*												
Chevrolet (США)												
Blazer 4,3	1994-98	У	3/5	4435/1720/1680	2550	1590/2030	450/1895	76	бенз.	4300	146(199)/4500	253/2800
Blazer 4,3	1994-98	У	5/5	4600/1830/1700	2550	1590/2030	455/2100	76	бенз.	4300	146(199)/4500	253/2800
Blazer 4,3	1994-98	У	3/5	4435/1720/1680	2550	1660/1845	450/1895	76	бенз.	4300	142(193)/4400	345/3400
Blazer 4,3	1994-98	У	5/5	4600/1830/1700	2550	1660/1845	455/2100	76	бенз.	4300	142(193)/4400	345/3400
***Стоимость новых запчастей к Chevrolet Blazer,** $: торм. колодки (передн./задн.) – 65/45, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 22, масляный фильтр – 15,*												
Caprice Classic 5,0	1991-94	С	4/5	5440 / 1960 /1440	2940	1846/н. д.	580	93	бенз.	5001	128(174)/4400	347/2400
***Стоимость новых запчастей к Chevrolet Caprice,** $: передние тормозные колодки – 45, задние тормозные колодки – 60, воздушный фильтр – 20, топливный фильтр – 26,*												
Tahoe 5,7	1991-00	У	3/5	4790/1960/1830	2830	2020/2145	1500/2910	114	бенз.	5733	190(258)/4600	441/2800
Tahoe 5,7	1991-00	У	5/5	5055/1940/1830	2830	2190/2330	880/3480	114	бенз.	5733	190(258)/4600	441/2800
Tahoe 6,5 Turbo	1991-00	У	3/5	4790/1960/1830	2830	2020/2145	1500/2910	114	диз.	6466	134(182)/3400	489/1800
Tahoe 6,5 Turbo	1991-00	У	5/5	5055/1940/1830	2830	2190/2330	880/3480	114	диз.	6466	134(182)/3400	489/1800
***Стоимость на запчасти к Chevrolet Tahoe,** $: торм. колодки (передн./задн.) – 95 /110, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 30, масляный фильтр – 15,*												
Chrysler (США)												
300M 2,7	1997-03	С	4/5	5000/1920/1420	2870	1610/2130	530	64	бенз	2736	150 (204)/5900	265/4300
300M 3,5	1997-03	С	4/5	5000/1920/1420	2870	1660/2130	530	64	бенз	3518	185 (252)/6400	340/4000
***Стоимость новых запчастей к Chrysler 300M,** $: передние тормозные колодки – 35, задние тормозные колодки – 40, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 14,*												
LHS 3,5 V6	1993-97	С	4/5	5269/1891/1419	2870	1670/2100	535	68	бенз.	3518	189(218)/6400	346/3950

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0-100 км/ч, с	Модель, модификация
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	204	9,0	**323i 2,3**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	217	8,3	**325i 2,5**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	218	8,3	**325i 2,5**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	214	8,7	**325i Cabrio 2,5**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	180	11,7	**325i Touring 2,5**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 185/65 R14	187	11,9	**324td 2,4**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	назав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	187	12,3	**324td Touring 2,4**
масляный фильтр – 7, подшипник передней/задней ступицы – 60/30, амортизатор (передн./задн.) – 70/100, сцепление, комплект – 180, помпа – 50,							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	195	12,7	**316i 1,6**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	205/60 R15	197	11,7	**318i 1,8**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	205/60 R15	194	12,5	**318i Cabrio 1,8**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	213	10,2	**318i is 16V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	214	9,9	**320i 2,0 24 V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	211	9,6	**320i Cabrio 2,0**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	223	8,0	**323i 2,5**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	240	7,0	**328i 2,8**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	230	7,7	**328i Cabrio 2,8**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	179	14,5	**318tds Touring 1,8**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	206	10,5	**325 tds Touring 2,5**
масляный фильтр – 5, подшипник передней/задней ступицы – 81/41, шаровая опора – 20, амортизатор (передн./задн.) – 84/43, сцепление, комплект – 197, помпа – 47,							
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	220	10,2	**520i 2,0 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	212	10,6	**520i Touring 2,0 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	228	8,5	**525i 2,5**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	222	8,9	**525i Touring 2,5**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	236	7,5	**528i 2,5 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	229	7,9	**528i Touring 2,5 24V**
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	250	6,2	**540i 4,4 32V**
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	250	6,3	**540i Touring 4,4 32V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	211	11,0	**525 tds 2,5**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 225/60 R14	210	11,4	**525 tds Touring 2,5**
подшипник передней/задней ступицы – 116/55, амортизатор (передн./задн.) – 99/81, шаровая опора – 42, сцепление, комплект – 200, помпа – 30							
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R15	220	10,2	**520i 24V 2,0**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	212	10,6	**520i Touring 2,0 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R15	226	9,7	**523i 2,2 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R15	224	8,9	**523i Touring 2,2 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R15	240	7,5	**528i 2,8 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R15	229	9,3	**528i Touring 2,8 24V**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/55 R16	250	6,9	**535i 3,5 32V**
подшипник передней/задней ступицы – 120/60, амортизатор (передн./задн.) – 120/90, шаровая опора – 116, сцепление, комплект – 331, помпа – 70							
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	255/65 R15	222	9,3	**730**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	233	8,5	**730**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	230	8,3	**735**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	230	8,3	**735L**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	240	7,8	**740**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	240	7,8	**740L**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	250	7,4	**750**
3	5-ст. мех. 4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	225/60 R15	250	7,4	**750L**
подшипник передней/задней ступицы – 90/45, амортизатор (передн./задн.) – 100/73, шаровая опора – 80, сцепление, комплект – 260, помпа – 50							
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	235/70 R15, 205/75 R15	180	10,1	**Blazer 4,3**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	235/70 R15, 205/75 R15	180	10,1	**Blazer 4,3**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	235/70 R15, 205/75 R15	180	10,1	**Blazer 4,3**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	235/70 R15, 205/75 R15	180	10,1	**Blazer 4,3**
амортизатор (передн./задн.) – 90/90, шаровая опора – 60, помпа – 120							
3	4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	225/70 R15	175	12	**Caprice Classic 5,0**
масляный фильтр – 10, подшипник передней/задней ступицы – 40/45, амортизатор (передн./задн.) – 70/80, помпа – 180, шаровая опора – 45, цепь ГРМ – 150							
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	235/75 R15, 245/75 R16	180	10,0	**Tahoe 5,7**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	235/75 R15, 245/75 R16	180	10,0	**Tahoe 5,7**
3/4×4	4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	235/75 R15, 245/75 R16	160	10,0	**Tahoe 6,5 Turbo**
3/4×4	4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	235/75 R15, 245/75 R16	160	10,0	**Tahoe 6,5 Turbo**
подшипник передней/задней ступицы – 350/70, амортизатор (передн./задн.) – 100/160, шаровая опора – 80, помпа – 150, цепь ГРМ – 80							
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16, 225/55 R17	210	10,2	**300M 2,7**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/60 R16, 225/55 R17	230	8,8	**300M 3,5**
масляный фильтр – 5, подшипник передней/задней ступицы – 60/75, амортизатор (передн./задн.) – 65/70, шаровая опора с рычагом – 110, помпа – 85, ремень ГРМ – 80							
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск., диск. вент./бараб.	205/70 R15, 225/60 R16	210	9,0	**LHS 3,5 V6**

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Двигатель: Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
***Стоимость новых запчастей к Chrysler LHS**, $: передние тормозные колодки – 35, задние тормозные колодки – 40, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 14,*												
Neon 1,8i	1993-99	C	4/5	4364/1714/1369	2642	1085/1625	364	47	бенз	1796	58(116)/5750	151/4950
Neon 2,0i	1993-99	C	4/5	4364/1714/1369	2642	1215/1620	364	47	бенз	1996	98(132)/5750	175/5000
Neon 2,0i	1993-99	КП	2/5	4364/1714/1345	2642	1110/1625	364	47	бенз	1996	98(132)/5750	175/5000
Neon 2,0	1993-99	C	4/5	4364/1714/1369	2642	1140/1625	364	47	бенз	1996	108(150)/6600	174/5500
***Стоимость новых запчастей к Chrysler Neon**, $: передние тормозные колодки – 55, задние тормозные колодки – 65, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 15, шаровая опора – 60, рулевая рейка – 400, ремень ГРМ – 60*												
Citroën (Франция)												
Xantia 1,6	1992-00	X	5/5	4444/1755/1380	2740	1370/1710	480/1418	65	бенз	1580	65(88)/6000	130/2600
Xantia 1,8	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1265/1770	435/1405	65	бенз	1761	81(110)/5500	155/4250
Xantia 1,8	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1265/1770	435/1405	65	бенз	1761	82(112)/5500	158/4250
Xantia 1,8i Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1310/1870	510/1690	65	бенз	1762	81(110)/5500	155/4250
Xantia 2,0i 16V	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1320/1840	435/1405	65	бенз	1998	97(132)/5500	180/4200
Xantia 2,0i Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1370/1940	510/1690	65	бенз	1998	97(132)/5500	180/4200
Xantia 2,0i Turbo	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1375/1945	435/1405	65	бенз	1998	108(147)/5300	235/2500
Xantia 2,0i Turbo Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1420/1980	510/1690	65	бенз	1998	108(147)/5300	235/2500
Xantia 3,0i V6	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1470/1950	435/1405	65	бенз	2946	140(190)/5500	267/4000
Xantia 3,0i V6 Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1490/2000	510/1690	65	бенз	2946	140(190)/5500	267/4000
Xantia 1,9 HDI	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1290/1840	435/1405	65	диз	1997	66(90)/4000	205/1900
Xantia 1,9 HDI Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1345/1910	510/1690	65	диз	1997	66(90)/4000	205/1900
Xantia 2,0 HDI	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1360/1910	435/1405	65	диз	1997	81(110)/4000	255/1750
Xantia 2,0 HDI Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1435/2010	510/1690	65	диз	1997	81(110)/4000	255/1750
Xantia 2,0 HDI	1992-00	X	5/5	4525/1755/1400	2740	1360/1910	435/1405	65	диз	1997	80(109)/4000	250/1750
Xantia 2,0 HDI Break	1992-00	У	5/5	4710/1755/1420	2740	1435/2010	510/1690	65	диз	1997	80(109)/4000	250/1750
***Стоимость новых запчастей к Citroën Xantia**, $: передние тормозные колодки – 37, задние тормозные колодки – 28, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 20,*												
XM 2,0 Classic	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1310/1845	455/1020	80	бенз.	1998	89(115)/5500	180/4200
XM 2,0	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1415/2000	540/1460	80	бенз.	1998	97 (132)/5500	180/4200
XM 2,0 Break	1989-00	У	5/5	4965/1795/1460	2850	1490/2110	720/1755	80	бенз.	1998	97 (132)/5500	180/4200
XM 2,0	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1460/2045	540/1460	80	бенз.	1998	97(132)/5500	180/4200
XM 3,0 V6 Tecnic	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1395/1920	540/1460	80	бенз.	2975	123(167)/5500	180/4200
XM 3,0 V6	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1550/2080	540/1460	80	бенз.	2946	140(190)/5500	267/4000
XM 3,0 V6 Break	1989-00	У	5/5	4965/1795/1460	2850	1655/2260	720/1755	80	бенз.	2946	140(190)/5500	267/4000
XM 2,1 TD	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1465/2045	540/1460	80	диз.	2088	80(109)/4000	180/4200
XM 2,1 TD Break	1989-00	У	5/5	4965/1795/1460	2850	1555/2190	720/1755	80	диз.	2088	80(109)/4000	180/4200
XM 2,5 TD	1989-00	X	5/5	4710/1795/1390	2850	1395/1920	540/1460	80	диз.	2446	96(129)/4000	294/2000
XM 2,4 TD Break	1989-00	У	5/5	4965/1795/1460	2850	1664/2270	720/1755	80	диз.	2446	96(129)/4000	294/2000
***Стоимость новых запчастей к Citroën XM**, $: передние тормозн. колодки – 36, задн. тормозн. колодки (диск.) – 25, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 18, рулевая рейка – 576, ремень ГРМ – 35*												
Xsara 1,4i	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1030/1580	440/1190	54	бенз.	1361	55(75)/5500	111/3400
Xsara 1,4i Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1020/1580	440/1190	54	бенз.	1361	55(75)/5500	111/3400
Xsara 1,4i Break	1997-00	У	5/5	4355/1695/1420	2540	1080/1630	515/1510	54	бенз.	1361	55(75)/5500	111/3400
Xsara 1,6i	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1080/1590	440/1190	54	бенз.	1587	65(88)/5600	135/2600
Xsara 1,6i Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1070/1590	440/1190	54	бенз.	1587	65(88)/5600	135/2600
Xsara 1,8i	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1080/1600	440/1190	54	бенз.	1762	66(90)/500	147/2600
Xsara 1,8i Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1070/1620	440/1190	54	бенз.	1762	66(90)/500	147/2600
Xsara 1,8i Break	1997-00	У	5/5	4370/1700/1420	2540	1120/1650	515/1510	54	бенз.	1762	66(90)/500	147/2600
Xsara 1,8i	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1110/1630	440/1190	54	бенз.	1762	74(101)/3000	153/3000
Xsara 1,8i Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1100/1630	440/1190	54	бенз.	1762	74(101)/3000	153/3000
Xsara 1,8i Break	1997-00	У	5/5	4370/1700/1420	2540	1145/1670	515/1510	54	бенз.	1762	74(101)/3000	153/3000
Xsara 1,8i 16V	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1115/1630	440/1190	54	бенз.	1762	81(110)/5500	155/4250
Xsara 1,8i 16V Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1100/1630	440/1190	54	бенз.	1762	81(110)/5500	155/4250
Xsara 1,8i 16V Break	1997-00	У	5/5	4370/1700/1420	2540	1150/1670	515/1510	54	бенз.	1762	81(110)/5500	155/4250
Xsara 2,0i 16V	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1155/1670	440/1190	54	бенз.	1998	97(135)/5500	180/4200
Xsara 2,0i 16V Break	1997-00	У	5/5	4370/1700/1420	2540	1190/1710	515/1510	54	бенз.	1998	97(135)/5500	180/4200
Xsara Coupe 2,0i 16V VTS	1997-00	K	3/5	4170/1700/1390	2540	1115/1665	440/1190	54	бенз.	1998	120(163)/6500	193/5500
Xsara 1,9 D	1997-00	C	5/5	4170/1700/1400	2540	1110/1650	440/1190	54	диз.	1905	50(68)/4600	120/2000
Xsara 1,9 D Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1100/1650	440/1190	54	диз.	1905	50(68)/4600	120/2000
Xsara 1,9 D Break	1997-00	У	5/5	4355/1695/1420	2540	1155/1690	515/1510	54	диз.	1905	50(68)/4600	120/2000
Xsara 1,9 TD	1997-00	X	5/5	4170/1700/1400	2540	1150/1690	440/1190	54	диз.	1905	66(90)/4000	196/2250
Xsara 1,9 TD Coupe	1997-00	K	3/5	4170/1700/1400	2540	1140/1670	440/1190	54	диз.	1905	66(90)/4000	196/2250
Xsara 1,9 TD Break	1997-00	У	5/5	4370/1700/1420	2540	1195/1740	515/1510	54	диз.	1905	66(90)/4000	196/2250
***Стоимость новых запчастей к Citroën Xsara**, $: топливный фильтр – 17, масляный фильтр – 6, подшипник передней/задней ступицы – 40/46, амортизатор (передн./задн.) – 70/93,*												
Xsara Picasso 1,6	с 1998	KB	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	бенз.	1587	65(88)/5600	135/3000
Xsara Picasso 1,6	с 1998	KB	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	бенз.	1587	70(95)/5700	135/3000
Xsara Picasso 1,6 16V	с 2004	KB	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	бенз.	1587	80(110)/5750	147/4000
Xsara Picasso 1,8 16V	с 1998	KB	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	бенз.	1749	85(116)/5500	160/4000
Xsara Picasso 2,0 16V	с 1998	KB	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	бенз.	1997	100(136)/6000	190/4100

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
масляный фильтр – 5, подшипник передней/задней ступицы – 60/75, амортизатор (передн./задн.) – 65/70, шаровая опора с рычагом – 110, помпа – 85, ремень ГРМ – 80							
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	185/65/R14	185	11,0	Neon 1,8i
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	185/65/R14	194	9,2	Neon 2,0i
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	185/65/R14	200	9,4	Neon 2,0
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./ диск.	185/65/R14	210	9,2	Neon 2,0
масляный фильтр – 8, амортизатор передн./амортизатор задн. – 95/80, подшипники передн./задн. вместе со ступицей – 180/180, помпа – 60, гидротрансформатор – 320,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	175	13,4	Xantia 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	186	11,9	Xantia 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	186	11,9	Xantia 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	187	12,9	Xantia 1,8i Break
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	203	11,0	Xantia 2,0i 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	196	11,4	Xantia 2,0i Break
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	213	10,4	Xantia 2,0i Turbo
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	205	10,8	Xantia 2,0i Turbo Break
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	230	8,2	Xantia 3,0i V6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	227	8,4	Xantia 3,0i V6 Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	178	14,1	Xantia 1,9 HDI
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	175	15,0	Xantia 1,9 HDI Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	191	12,3	Xantia 2,0 HDI
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	186	12,5	Xantia 2,0 HDI Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	191	12,5	Xantia 2,0 HDI
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	186	12,8	Xantia 2,0 HDI Break
масляный фильтр – 5, подшипник передней/задней ступицы – 57/76, сцепление, комплект – 111, помпа – 38, шаровая опора – 26, ремень ГРМ – 35							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	201	10,9	XM 2,0 Classic
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	205	н. д.	XM 2,0
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	190	н. д.	XM 2,0 Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	203	14,2	XM 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	222	9,7	XM 3,0 V6 Tecnic
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	233	8,4	XM 3,0 V6
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	225	10,7	XM 3,0 V6 Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	192	12,4	XM 2,1 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	184	14,2	XM 2,1 TD Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	201	12,1	XM 2,5 TD
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	192	13,1	XM 2,4 TD Break
масляный фильтр – 4, подшипник передней/задней ступицы – 57/76, амортизатор (передн./задн.) – 76/80, сцепление, комплект – 111, помпа – 38, шаровая опора – 26,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	175	14,1	Xsara 1,4i
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	175	14,1	Xsara 1,4i Coupe
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	175	14,6	Xsara 1,4i Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	182	13,1	Xsara 1,6i
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	182	13,1	Xsara 1,6i Coupe
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	182	13,1	Xsara 1,8i
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	182	13,1	Xsara 1,8i Coupe
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	182	13,5	Xsara 1,8i Break
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	177	15,4	Xsara 1,8i
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	177	15,4	Xsara 1,8i Coupe
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	178	15,8	Xsara 1,8i Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	195	10,7	Xsara 1,8i 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	195	10,7	Xsara 1,8i 16V Coupe
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	196	11,1	Xsara 1,8i 16V Break
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	205	9,9	Xsara 2,0i 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	206	10,2	Xsara 2,0i 16V Break
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	220	8,7	Xsara Coupe 2,0i 16V VTS
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	162	17,2	Xsara 1,9 D
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	162	17,2	Xsara 1,9 D Coupe
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	162	17,7	Xsara 1,9 D Break
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	178	12,7	Xsara 1,9 TD
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	180	12,7	Xsara 1,9 TD Coupe
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	179	13,3	Xsara 1,9 TD Break
шаровая опора – 20, сцепление, комплект – 223, помпа – 48, рулевая рейка – 740, ремень ГРМ – 23, натяжной ролик ГРМ – 40							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	170	16,5	Xsara Picasso 1,6
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	171	15	Xsara Picasso 1,6
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	180	11,4	Xsara Picasso 1,6 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	190	12,2	Xsara Picasso 1,8 16V
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	192	12,5	Xsara Picasso 2,0 16V

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Xsara Picasso 1,6 TD Common Rail	с 1998	КВ	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	диз.	1560	80(110)/4000	240/1750
Xsara Picasso 2,0 TD Common Rail	с 1998	КВ	5/5	4275/1750/1635	2760	1270/1800	550/1970	60	диз.	1997	66(90)/4000	205/1900
Стоимость новых запчастей к Citroën Xsara Picasso, *$: передн./задн. торм. колодки – 70/55, воздушный фильтр – 13, топливный фильтр – 15, масляный фильтр – 12, натяжной ролик ГРМ – 46*												
Daewoo (Корея)												
Espero 1,5	1994-00	С	5/5	4615/1718/1388	2620	1085/1630	560	50	бенз.	1498	66(90)/4800	124/3200
Espero 1,8 CD	1994-00	С	5/5	4615/1718/1388	2620	1108/1630	560	50	бенз.	1796	70(95)/5400	131/4000
Espero 2,0	1994-00	С	5/5	4615/1718/1388	2620	1130/1630	560	50	бенз.	1998	77(105)/5000	164/3000
Стоимость новых запчастей к Daewoo Espero, *$: передн. торм. колодки – 20, задн. торм. колодки – 30, воздушный фильтр – 6,5, топливный фильтр – 8,2, масляный фильтр – 3,5, шаровая опора – 15, рулевая рейка – 270, ремень ГРМ – 16, натяжители ремня – 45*												
Lanos SE 1,3	с 1997	Х	3-5/5	4075/1680/1430	2520	1005/1595	250/885	48	бенз.	1349	55(75)/5400	113/3400
Lanos SE 1,3	с 1997	С	4/5	4235/1680/1430	2520	1005/1595	320/960	48	бенз.	1349	55(75)/5400	113/3400
Lanos 1,5	с 1997	Х	3-5/5	4075/1680/1430	2520	1025/1595	250/885	48	бенз.	1498	63(86)/5800	140/4200
Lanos 1,5	с 1997	С	4/5	4235/1680/1430	2520	1025/1595	320/960	48	бенз.	1498	63(86)/5800	140/4200
Lanos 1,6 16V	с 1997	Х	3-5/5	4075/1680/1430	2520	1090/1595	250/885	48	бенз.	1598	78(106)/6000	145/3400
Lanos 1,6 16V	с 1997	С	4/5	4235/1680/1430	2520	1090/1595	320/960	48	бенз.	1598	78(106)/6000	145/3400
Стоимость новых запчастей к Daewoo Lanos, *$: передн. торм. колодки – 13, задн. торм. колодки – 36, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 12, масляный фильтр – 5, рулевая рейка (без г/у) – 410, ремень ГРМ – 14, натяжитель ремня – 25*												
Leganza 1,8	с 1997	С	4/5	4670/1780/1430	2670	1230/1830	400/970	62	бенз.	1796	70(95)/5400	130/4000
Leganza 2,0	с 1997	С	4/5	4670/1780/1430	2670	1220/1830	400/970	62	бенз.	1998	85(116)/5800	170/3400
Leganza 2,0 16V	с 1997	С	4/5	4670/1780/1430	2670	1370/1830	400/970	62	бенз.	1998	100(136)/5600	184/4000
Leganza 2,2	с 1997	С	4/5	4670/1780/1430	2670	1400/1800	400/970	62	бенз.	2198	98(133)/5200	200/2800
Стоимость новых запчастей к Daewoo Leganza, *$: передн. торм. колодки – 17, задн. торм. колодки – 18, воздушный фильтр – 11, топливный фильтр – 6, масляный фильтр – 29, ремень ГРМ – 75, натяжные ролики – 17*												
Nexia 1,5	1986-01	Х	3-5/5	4260/1160/1390	2520	925/1590	390/720	50	бенз.	1498	55(75)/5400	124/3200
Nexia 1,5	1986-01	С	4/5	4482/1652/1393	2520	927/1442	530	50	бенз.	1498	55(75)/5400	124/3200
Nexia 1,5 16V	1986-01	Х	3-5/5	4256/1652/1393	2520	1085/1550	390/530	50	бенз.	1498	66(90)/4800	137/3600
Nexia 1,5 16V	1986-01	С	4/5	4482/1652/1393	2520	1005/1550	530	50	бенз.	1498	66(90)/4800	137/3600
Стоимость новых запчастей к Daewoo Nexia, *$: передн. торм. колодки – 25, задн. торм. колодки (бараб.) – 25, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 11, ремень ГРМ – 12, тормозной суппорт в сборе – 160*												
Nubira 1,6 SE	1997-03	С	4/5	4470/1700/1420	2570	1080/1720	370/900	62	бенз.	1598	75(106)/6000	145/3400
Nubira 1,6 SE	1997-03	Х	5/5	4250/1700/1420	2570	1080/1720	320/860	62	бенз.	1598	75(106)/6000	145/3400
Nubira 1,6	1997-03	У	5/5	4515/1700/1430	2570	1140/1860	550/1840	62	бенз.	1598	75(106)/5800	145/3800
Nubira 2,0 16V	1997-03	С	4/5	4470/1700/1420	2570	1080/1720	370/900	62	бенз.	1998	100(136)/5600	181/4800
Nubira 2,0 16V	1997-03	Х	5/5	4250/1700/1420	2570	1080/1720	320/860	62	бенз.	1998	100(136)/5600	181/4800
Nubira 2,0 16V	1997-03	У	5/5	4515/1700/1430	2570	1140/1860	550/1840	62	бенз.	1998	100(136)/5600	181/4800
Стоимость новых запчастей к Daewoo Nubira, *$: передн. торм. колодки – 46, задн. торм. колодки – 37, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 11, масляный фильтр – 4, ремень ГРМ – 27, натяжители ремня – 41*												
Dodge (США)												
Caravan (Voyager)/ Grand 2,0	1995-01	MB	5/7	4740/1920/1790 5070/1920/1790	2880 3030	1735/2410 1900/2575	450/4140 670/4880	75	бенз.	1996	98(133)/6000	174/5000
Caravan (Voyager)/ Grand 2,4	1995-01	MB	5/7	4740/1920/1790 5070/1920/1790	2880 3030	1735/2410 1900/2575	450/4140 670/4880	75	бенз.	2429	112(150)/5200	226/4000
Caravan (Voyager)/ Grand 3,3	1995-01	MB	5/7	4740/1920/1790 5070/1920/1790	2880 3030	1735/2410 1900/2575	450/4140 670/4880	75	бенз.	3301	118(158)/4850	275/3250
Caravan (Voyager)/ Grand 3,8	1995-01	MB	5/7	4740/1920/1790 5070/1920/1790	2880 3030	1735/2410 1900/2575	450/4140 670/4880	75	бенз.	3778	134(178)/4400	326/3200
Стоимость новых запчастей к Caravan (Voyager)/Grand, *$: передние тормозные колодки – 85, задние тормозные колодки – 70, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 20,*												
Fiat (Италия)												
Bravo 1,2 16V	1995-01	Х	3/5	4025/1755/1420	2540	1010/ 1510	280/1030	63	бенз.	1242	60(82)/5500	98/3000
Brava 1,2 16V	1995-01	Х	5/5	4185/1740/1420	2540	1040/1570	380/1165	63	бенз.	1242	60(82)/5500	98/3000
Bravo 1,6 16V	1995-01	Х	3/5	4025/1755/1420	2540	1050/1550	280/1030	63	бенз.	1581	76(103)/5750	144/4000
Brava 1,6 16V	1995-01	Х	5/5	4185/1740/1420	2540	1090/1630	380/1165	63	бенз.	1581	76(103)/5750	144/4000
Marea 1,6 16V	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1140/1730	430	63	бенз.	1581	76(103)/5750	144/4000
Marea Weekend 1,6 16V	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1200/1795	500/1560	63	бенз.	1581	76(103)/5750	144/4000
Bravo 1,8 16V	1995-01	Х	3/5	4025/1755/1420	2540	1100/1600	280/1030	63	бенз.	1747	83(113)/5800	154/4400
Brava 1,8 16V	1995-01	Х	5/5	4185/1740/1420	2540	1130/1680	380/1165	63	бенз.	1747	83(113)/5800	154/4400
Marea 1,8 16V	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1195/1785	430	63	бенз.	1747	83(113)/5800	154/4400
Marea Weekend 1,8	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1255/1850	500/1560	63	бенз.	1747	83(113)/5800	154/4400
Bravo 2,0	1995-01	Х	3/5	4025/1755/1420	2540	1190/1690	280/1030	63	бенз.	1998	113(154)/6500	186/4500
Marea 2,0	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1255/1830	430	63	бенз.	1998	113(154)/6500	186/4500

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	183	12,4	**Xsara Picasso 1,6 TD Common Rail**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	175	14,5	**Xsara Picasso 2,0 TD Common Rail**
подшипник передн./задн. ступицы – 46/104–170, шаровая опора – 23, амортизатор (передн./задн.) – 113/90, сцепление, комплект – 340, помпа – 53, ремень ГРМ – 35,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	170	12,8	**Espero 1,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	180	11,0	**Espero 1,8 CD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	185	10,8	**Espero 2,0**
подшипник передней ступицы – 48, подшипник задней ступицы – 23, амортизатор (передн./задн.) – 37/37, сцепление, комплект – 110, помпа – 40, радиатор – 210,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14	166	15,0	**Lanos SE 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14	170	15,0	**Lanos SE 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14	172	12,5	**Lanos 1,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14	172	12,5	**Lanos 1,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14	180	11,5	**Lanos 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14	180	11,5	**Lanos 1,6 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 28/15, амортизатор (передн./задн.) – 45/44, сцепление, комплект – 183, помпа – 37, шаровая опора – 18, рычаг передн. подвески в сборе – 59,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/60 R15	180	13,5	**Leganza 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/60 R15	187	12,2	**Leganza 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/60 R15	206	10,2	**Leganza 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/60 R15	200	10,0	**Leganza 2,2**
подшипник передн./задн. ступицы (одно колесо) – 16/104, амортизатор (передн./задн.) – 105/107, сцепление, комплект – 157, помпа – 125, шаровая опора – 16,							
П	4-5 ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб., диск./диск.	175/70/R13, 185/60/R14	163	12,5	**Nexia 1,5**
П	4-5 ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб., диск./диск.	175/70/R13, 185/60/R14	163	12,5	**Nexia 1,5**
П	4-5 ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб., диск./диск.	175/70/R13, 185/60/R14	170	12,2	**Nexia 1,5 16V**
П	4-5 ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб., диск./диск.	175/70/R13, 185/60/R14	170	12,2	**Nexia 1,5 16V**
масляный фильтр – 6, подшипник передн./задн. ступицы – 24/26, амортизатор (передн./задн.) – 40/33, сцепление, комплект – 177, помпа – 33, шаровая опора – 15,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/55 R15	185	11,0	**Nubira 1,6 SE**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/55 R15	185	11,0	**Nubira 1,6 SE**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/55 R15	175	11,0	**Nubira 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	180	11,0	**Nubira 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	180	11,0	**Nubira 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	180	11,0	**Nubira 2,0 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 27/38, амортизатор (передн./задн.) – 74/75, сцепление, комплект – 90, помпа – 21, шаровая опора – 8, рулевая рейка – 300,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав. незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	н. д.	н. д.	**Caravan (Voyager)/ Grand 2,0**
П	4-ст. авт./3-ст. авт.	незав./зав. незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	170	н. д.	**Caravan (Voyager)/ Grand 2,4**
П/4×4	4-ст. авт.	незав./зав. незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	170	н. д.	**Caravan (Voyager)/ Grand 3,3**
П/4×4	4-ст. авт.	незав./зав. незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	180	н. д.	**Caravan (Voyager)/ Grand 3,8**
масляный фильтр – 8, передняя ступица в сборе – 160, задняя ступица в сборе – 80, амортизатор (передн./задн.) – 150/80, помпа – 130, шаровая опора – 80, цепь ГРМ – 100							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	173	12,5	**Bravo 1,2 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	173	13	**Brava 1,2 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	184	11,2	**Bravo 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	180	11,5	**Brava 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	187	10,7	**Marea 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	185	11,1	**Marea Weekend 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	193	10	**Bravo 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	190	10,3	**Brava 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	195	10	**Marea 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	193	10,6	**Marea Weekend 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	213	8,0	**Bravo 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	210	8,6	**Marea 2,0**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Marea Weekend 2,0	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1315/1895	500/1560	63	бенз.	1998	113(154)/6500	186/4500
Marea 2,0 Turbo	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1310/1790	430	63	бенз.	1998	133(182)/6000	н. д.
Marea Weekend 2,0 Turbo	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1360/1860	500/1560	63	бенз.	1998	133(182)/6000	н. д.
Bravo 1,9 Turbo	1995-01	Х	3/5	4025/1755/1420	2540	1145/1510	280/1030	63	диз.	1910	76(103)/4200	147/2750
Brava 1,9 Turbo	1995-01	Х	5/5	4185/1740/1420	2540	1170/1570	380/1165	63	диз.	1910	76(103)/4200	147/2750
Marea 1,9 Turbo	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1185/1775	430	63	диз.	1910	76(103)/4200	147/2750
Marea 1,9 Turbo	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1245/1840	500/1560	63	диз.	1910	76(103)/4200	147/2750
Bravo 1,9 Turbo	1995-01	Х	3/5	4025/1755/1420	2540	1010/ 1510	280/1030	63	диз.	1910	77(105)/4000	200/2250
Brava 1,9 Turbo	1995-01	Х	5/5	4185/1740/1420	2540	1040/1570	380/1165	63	диз.	1910	77(105)/4000	200/2250
Marea 1,9 Turbo	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1140/1730	430	63	диз.	1910	77(105)/4000	200/2250
Marea 1,9 Turbo	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1200/1795	500/1560	63	диз.	1910	77(105)/4000	200/2250
Marea 2,4 Turbo	1995-01	С	4/5	4390/1740/1430	2540	1140/1730	430	63	диз.	2387	96(131)/4000	265/2000
Marea 2,4 Turbo	1995-01	У	5/5	4485/1740/1510	2540	1200/1795	500/1560	63	диз.	2387	96(131)/4000	265/2000
***Стоимость новых запчастей к Bravo/Brava/Marea**, $: передн. торм. колодки – 35, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 28/37, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 9, рулевая рейка – 330, ремень ГРМ – 23, натяжной ролик – 35*												
Punto II 1,2 8V	с 1999	Х	3/5	3800/1660/1480	2460	905/1385	265/1080	47	бенз.	1242	44(60)/5000	102/2500
Punto II 1,2 8V	с 1999	Х	5/5	3835/1660/1480	2460	920/1385	295/1080	47	бенз.	1242	44(60)/5000	102/2500
Punto II 1,2 16V	с 1999	Х	3/5	3800/1660/1480	2460	960/1430	265/1080	47	бенз.	1242	59(81)/5000	114/4000
Punto II 1,2 16V	с 1999	Х	5/5	3835/1660/1480	2460	975/1445	295/1080	47	бенз.	1242	59(81)/5000	114/4000
Punto II 1,8 16V	с 1999	Х	3/5	3800/1660/1480	2460	1065/1550	295/1080	47	бенз.	1747	96(131)/6300	164/4300
Punto II 1,9 16V	с 1999	Х	3/5	3800/1660/1480	2460	1020/1535	265/1080	47	диз.	1910	44(60)/4500	118/2250
Punto II 1,9 16V	с 1999	Х	5/5	3835/1660/1480	2460	1020/1535	295/1080	47	диз.	1910	44(60)/4500	118/2250
Punto II 1,9 16V Turbo	с 1999	Х	3/5	3800/1660/1480	2460	1080/1550	265/1080	47	диз.	1910	59(80)/3000	196/1500
Punto II 1,9 16V Turbo	с 1999	Х	5/5	3835/1660/1480	2460	1080/1550	295/1080	47	диз.	1910	59(80)/3000	196/1500
***Стоимость новых запчастей к Fiat Punto**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 64/37, фильтр воздушн./топливн. – 12/12, масляный фильтр – 14, подшипник передн./задн. ступицы – 51/54, натяжители ремня – 17*												
Fiat Tipo 1,4	1988-95	Х	5/5	3960/1700/1440	2540	950/1100	н. д.	52	бенз.	1372	52(71)/6000	103/3750
Fiat Tipo 1,6 DGT	1988-95	Х	5/5	3960/1700/1440	2540	1035/1100	н. д.	52	бенз.	1585	66(90)/6250	123/4250
Fiat Tipo 1.9 Turbo D	1988-95	Х	5/5	3960/1700/1440	2540	1125/1200	н. д.	52	диз.	1929	66(90)/4100	186/2400
Fiat Tipo 2.0 16V	1988-95	Х	5/5	3960/1700/1440	2540	1150/1300	н. д.	52	бенз.	1995	107(146)/6250	173/5000
Tempra 2,0	1988-95	С	4/5	4355/1695/1450	2545	1200/1600	425	70	бенз.	1995	77(105)/5250	162/3000
Tempra 2,0	1988-95	С	4/5	4355/1695/1450	2545	1215/1640	425	70	бенз.	1995	93(126)/5750	181/4750
Tempra 2,0	1988-95	С	4/5	4355/1695/1450	2545	1275/1700	425	70	бенз.	1995	121(165)/5250	260/3000
***Стоимость новых запчастей к Fiat Tipo/Tempra**, $: передние тормозные колодки – 32, задние тормозные колодки – 33, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 11, рулевая рейка – 200, шаровая опора – 90, ремень ГРМ – 16*												
Uno 0,9	1989-95	Х	3/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	899	29(39)/5500	65/3000
Uno 0,9	1989-95	Х	5/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	899	29(39)/5500	65/3000
Uno 1,0	1989-95	Х	3/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	994	42(57)/6000	80/3000
Uno 1,0	1989-95	Х	5/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	994	42(57)/6000	80/3000
Uno 1,0	1989-95	Х	3/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	994	44(61)/6000	79/3000
Uno 1,0	1989-95	Х	5/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	994	44(61)/6000	79/3000
Uno 1,0	1989-95	Х	3/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	994	35(48)/6000	72/2600
Uno 1,0	1989-95	Х	5/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	994	35(48)/6000	72/2600
Uno 1,0	1989-95	Х	3/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	999	33(45)/5250	74/3250
Uno 1,0	1989-95	Х	5/5	3645/1550/1450	2360	838-965	270/970	50	бенз.	999	33(45)/5250	74/3250
Uno 1,4	1989-95	Х	3/5	4040/1550/1450	2360	838-965	500/980	50	бенз.	1372	51(69)/6000	106/3000
Uno 1,4	1989-95	Х	5/5	4040/1550/1450	2360	838-965	500/980	50	бенз.	1372	51(69)/6000	106/3000
Uno 1,3	1989-95	Х	3/5	4040/1550/1450	2360	838-965	500/980	50	бенз.	1297	53(72)/6000	103/3000
Uno 1,3	1989-95	Х	5/5	4040/1550/1450	2360	838-965	500/980	50	бенз.	1297	53(72)/6000	103/3000
***Стоимость новых запчастей к Fiat Uno**, $: передн. торм. колодки – 39, задн. торм. колодки – 19, воздушный фильтр – 5,5, топливный фильтр – 9, масляный фильтр – 5, ремень ГРМ – 14, натяжной ролик – 15*												
Ford (Германия), Европа												
Focus 1,4 16V	1998-04	Х	3/5	4150/1700/1480	2615	1070/1570	350/1205	55	бенз.	1388	55(75)/5000	125/3500
Focus 1,4 16V	1998-04	Х	5/5	4150/1700/1480	2615	1070/1570	350/1205	55	бенз.	1388	55(75)/5000	125/3500
Focus 1,4 16V	1998-04	С	4/5	4360/1700/1480	2615	1100/1630	490	55	бенз.	1388	55(75)/5000	125/3500
Focus 1,4 16V	1998-04	У	5/5	4440/1700/1550	2615	1195/1715	520/1580	55	бенз.	1388	55(75)/5000	125/3500
Focus 1,6 16V	1998-04	Х	3/5	4150/1700/1480	2615	1075/1570	350/1205	55	бенз.	1596	74(101)/6000	145/4000
Focus 1,6 16V	1998-04	Х	5/5	4150/1700/1480	2615	1075/1570	350/1205	55	бенз.	1596	74(101)/6000	145/4000

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0-100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	208	9,2	Marea Weekend 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	227	7,4	Marea 2,0 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	223	7,9	Marea Weekend 2,0 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	165	15,1	Bravo 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	165	15,5	Brava 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	167	15,2	Marea 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	165	15,5	Marea 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	187	10,4	Bravo 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	185	10,6	Brava 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	185	10,8	Marea 1,9 Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 195/55 R15	183	11,2	Marea 1,9 Turbo
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	197	10	Marea 2,4 Turbo
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 195/55 R15	195	10,3	Marea 2,4 Turbo
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. ступицы – 43/55, амортизатор (передн./задн.) – 81/55, сцепление, комплект – 163, помпа – 67, шаровая опора – 41,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/80 R13, 175/60 R14	155	14,3	Punto II 1,2 8V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/80 R13, 175/60 R14	155	14,3	Punto II 1,2 8V
П	5-ст. мех./6-7-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	155/80 R13, 175/60 R14, 185/60 R14	165	10,0	Punto II 1,2 16V
П	5-ст. мех./6-7-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	155/80 R13, 175/60 R14, 185/60 R14	165	10,0	Punto II 1,2 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 185/60 R14, 185/55 R15	205	8,6	Punto II 1,8 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	155/80 R13, 175/60 R14, 185/60 R14 185/55 R15	155	15	Punto II 1,9 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	155/80 R13, 175/60 R14, 185/60 R14 185/55 R15	155	15	Punto II 1,9 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	155/80 R13, 185/55 R15	170	12,2	Punto II 1,9 16V Turbo
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	155/80 R13, 185/55 R15	170	12,2	Punto II 1,9 16V Turbo
амортизатор (передн./задн.) – 90/90, сцепление, комплект – 120, помпа – 62, шаровая опора вместе с рычагом – 145, рулевая рейка – 280, ремень ГРМ – 12,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	161	13,0	Fiat Tipo 1,4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	178	11,0	Fiat Tipo 1,6 D GT
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	175	12,0	Fiat Tipo 1.9 Turbo D
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./ диск.	195/50 R15	207	8,4	Fiat Tipo 2.0 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	188	11,6	Tempra 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 195/55 R15	205	9,8	Tempra 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	220	8,2	Tempra 2,0
масляный фильтр – 6, подшипник передней ступицы – 36, подшипник задней ступицы – 128, амортизатор (передн./задн.) – 67/43, сцепление, комплект – 170, помпа – 35,							
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	140	18,0	Uno 0,9
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	140	18,0	Uno 0,9
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	151	17,5	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	151	17,5	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	151	17,5	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	151	17,5	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	145	18,3	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	145	18,3	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	145	17,7	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/70 R13	145	17,7	Uno 1,0
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	165	12,4	Uno 1,4
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	165	12,4	Uno 1,4
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	160	13,5	Uno 1,3
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	160	13,5	Uno 1,3
подшипник передн./задн. ступицы – 26/44, амортизатор (передн./задн.) – 41/45, сцепление, комплект – 121, помпа – 50, шаровая опора – 10, рулевая рейка – 150,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	171	14,3	Focus 1,4 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	171	14,3	Focus 1,4 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	171	14,3	Focus 1,4 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	171	14,6	Focus 1,4 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	185	10,9	Focus 1,6 16V
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	185	10,9	Focus 1,6 16V

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/Ширина/Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Focus 1,6 16V	1998-04	C	4/5	4360/1700/1480	2615	1100/1630	490	55	бенз.	1596	74(101)/6000	145/4000
Focus 1,6 16V	1998-04	У	5/5	4450/1700/1550	2615	1195/1715	520/1580	55	бенз.	1596	74(101)/6000	145/4000
Focus 1,8 16V	1998-04	X	3/5	4290/1700/1480	2615	1075/1570	350/1205	55	бенз.	1796	85(116)/5500	158/3750
Focus 1,8 16V	1998-04	C	4/5	4360/1700/1480	2615	1145/1630	490	55	бенз.	1796	85(116)/5500	158/3750
Focus 1,8 16V	1998-04	У	5/5	4440/1700/1550	2615	1170/1620	520/1580	55	бенз.	1796	85(116)/5500	158/3750
Focus 2,0 16V	1998-04	X	3/5	4150/1700/1480	2615	1145/1640	350/1205	55	бенз.	1988	96(131)/5500	174/3750
Focus 2,0 16V	1998-04	X	5/5	4150/1700/1480	2615	1145/1640	350/1205	55	бенз.	1988	96(131)/5500	174/3750
Focus 2,0 16V	1998-04	C	4/5	4360/1700/1480	2615	1160/1640	490	55	бенз.	1988	96(131)/5500	174/3750
Focus 2,0 16V	1998-04	У	5/5	4440/1700/1550	2615	1195/1640	520/1580	55	бенз.	1988	96(131)/5500	174/3750
Focus 2,0 16V ST 170	1998-04	X	3/5	4150/1700/1480	2615	1283/1720	350/1205	55	бенз.	1989	126(172)/7000	195/5500
Focus 2,0 16V ST 170	1998-04	X	5/5	4150/1700/1480	2615	1283/1720	350/1205	55	бенз.	1989	126(172)/7000	195/5500
Focus 2,0 16V Turbo RS	2002-04	X	3/5	4150/1700/1480	2615	1075/1570	350/1205	55	бенз.	1989	126(172)/7000	195/5500
Focus 2,0 16V Turbo RS	2002-04	X	5/5	4150/1700/1480	2615	1075/1570	350/1205	55	бенз.	1989	126(172)/7000	195/5500
Focus 1,8 Turbo	1998-04	X	3/5	4150/1700/1480	2615	1185/1620	350/1205	55	диз.	1753	66(90)/5100	200/2000
Focus 1,8 Turbo	1998-04	X	5/5	4150/1700/1480	2615	1185/1620	350/1205	55	диз.	1753	66(90)/5100	200/2000
Focus 1,8 Turbo	1998-04	C	4/5	4360/1700/1480	2615	1205/1620	490	55	диз.	1753	66(90)/5400	200/2000
Focus 1,8 Turbo	1998-04	У	5/5	4440/1700/1550	2615	1230/1620	520/1580	55	диз.	1753	66(90)/7500	200/2000
Focus 1,8 Turbo	1998-04	X	3/5	4150/1700/1480	2615	1272/1650	350/1205	55	диз.	1753	84(115)/3800	250/1850
Focus 1,8 Turbo	1998-04	X	5/5	4150/1700/1480	2615	1272/1650	350/1205	55	диз.	1753	84(115)/3800	250/1850
Focus 1,8 Turbo	1998-04	C	4/5	4340/1700/1480	2615	1272/1650	490	55	диз.	1753	84(115)/3800	250/1850
***Стоимость новых запчастей к* Ford Focus**, *$: передн. торм. колодки – 89, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 124/83, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 27, ремень ГРМ – 75, натяжной ролик ГРМ – 117*												
Escort 1,3	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	920/1475	380/1145	55	бенз.	1299	44(60)5000	101/2500
Escort 1,3	1990-98	X	5/5	4104/1696/1397	2525	1000/1475	380/1145	55	бенз.	1299	44(60)5000	101/2500
Escort 1,3	1990-98	C	4/5	4290/1680/1350	2525	970/1475	н. д.	55	бенз.	1299	44(60)5000	101/2500
Escort 1,3	1990-98	У	5/5	4268/1690/1410	2525	1055/1550	460/н. д.	55	бенз.	1299	44(60)5000	101/2500
Escort 1,4	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	946/1475	380/1145	55	бенз.	1392	52(71)5600	103/4000
Escort 1,4	1990-98	X	5/5	4104/1696/1397	2525	1040/1525	380/1145	55	бенз.	1392	52(71)5600	103/4000
Escort 1,4	1990-98	C	4/5	4290/1680/1350	2525	1005/1475	н. д.	55	бенз.	1392	52(71)5600	103/4000
Escort 1,4	1990-98	У	5/5	4268/1690/1410	2525	1095/1575	460/н. д.	55	бенз.	1392	52(71)5600	103/4000
Escort 1,4	1990-98	КБ	2/5	4036/1692/1389	2525	1065/1525	322	55	бенз.	1392	52(71)5600	103/4000
Escort 1,6 16V	1990-98	X	3/5	4140/1680/1350	2525	1085/1600	380/1145	55	бенз.	1597	66(90)5500	134/3000
Escort 1,6 16V	1990-98	X	5/5	4104/1696/1397	2525	1085/1600	380/1145	55	бенз.	1597	66(90)5500	134/3000
Escort 1,6 16V	1990-98	C	4/5	4290/1680/1350	2525	1070/1475	н. д.	55	бенз.	1597	66(90)5500	134/3000
Escort 1,6 16V	1990-98	У	5/5	4268/1690/1410	2525	11351650	460/н. д.	55	бенз.	1597	66(90)5500	134/3000
Escort 1,8 16V	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	1085/1475	380/1145	55	бенз.	1796	77(105)5500	153/4000
Escort 1,8 16V	1990-98	X	5/5	4104/1696/1397	2525	1085/1600	380/1145	55	бенз.	1796	77(105)5500	153/4000
Escort 1,8 16V	1990-98	C	4/5	4290/1680/1350	2525	1086/1475	н. д.	55	бенз.	1796	77(105)5500	153/4000
Escort 1,8 16V	1990-98	У	5/5	4268/1690/1410	2525	1150/1650	460/н. д.	55	бенз.	1796	77(105)5500	153/4000
Escort 1,8 16V	1990-98	КБ	2/5	4036/1692/1389	2525	1110/1550	322	55	бенз.	1796	77(105)5500	153/4000
Escort 1,8 XR3i	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	1140/1625	380/1145	55	бенз.	1796	96(130)6250	162/4500
Escort 1,8 XR3i	1990-98	КБ	2/5	4140/1692/1397	2525	1155/1600	322	55	бенз.	1796	96(130)6250	162/4500
Escort 2,0 RS 2000	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	1070/1500	380/1145	55	бенз.	1998	110(150)6000	190/4500
Escort 2,0T Cosworth	1990-98	X	3/5	4211/1738/1425	2525	1275/1725	267	65	бенз.	1993	162(220)6250	290/3500
Escort 1.8D	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	1095/1600	380/1145	55	диз.	1753	44(60)4800	110/2500
Escort 1.8D	1990-98	X	5/5	4104/1696/1397	2525	1095/1600	380/1145	55	диз.	1753	44(60)4800	110/2500
Escort 1.8D	1990-98	C	4/5	4290/1680/1350	2525	1095/1600	н. д.	55	диз.	1753	44(60)4800	110/2500
Escort 1.8D	1990-98	У	5/5	4268/1690/1410	2525	1150/1650	460/н. д.	55	диз.	1753	44(60)4800	110/2500
Escort 1.8D	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	1095/1600	380/1145	55	диз.	1753	66(90)4800	177/2500
Escort 1.8D	1990-98	X	3/5	4108/1696/1379	2525	1095/1600	380/1145	55	диз.	1753	66(90)4800	177/2500
Escort 1.8D	1990-98	C	4/5	4290/1680/1350	2525	1095/1600	н. д.	55	диз.	1753	66(90)4800	177/2500
Escort 1.8D	1990-98	У	5/5	4268/1690/1410	2525	1150/1650	460/н. д.	55	диз.	1753	66(90)4800	177/2500
***Стоимость новых запчастей к* Ford Escort II**, *$: передн. тормозн. колодки – 20, задн. тормозн. колодки (диск./бараб.) – 17/32, воздушный фильтр – 6, топливный фильтр – 10, ремень ГРМ – 15, натяжной ролик ГРМ – 30*												
Mondeo 1,6 16V	1993-00	C	4/5	4480/1750/1420	2705	1240/1805	470/1290	61	бенз.	1597	70(95)/5250	142/3500
Mondeo 1,6 16V	1993-00	X	5/5	4560/1750/1420	2705	1240/1805	470/1290	61	бенз.	1597	70(95)/5250	142/3500
Mondeo 1,6 16V	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1240/1805	470/1290	61	бенз.	1597	70(95)/5250	142/3500
Mondeo 1,8 16V	1993-00	C	4/5	4480/1750/1420	2705	1240/1805	470/1290	61	бенз.	1796	85(116)/5750	153/3750
Mondeo 1,8 16V	1993-00	X	5/5	4560/1750/1420	2705	1240/1805	470/1290	61	бенз.	1796	85(116)/5750	153/3750
Mondeo 1,8 16V	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1240/1805	470/1290	61	бенз.	1796	85(116)/5750	153/3750
Mondeo 2,0 16V	1993-00	C	4/5	4480/1750/1420	2705	1245/1815	470/1290	61	бенз.	1988	96(131)/5600	176/3700
Mondeo 2,0 16V	1993-00	X	5/5	4560/1750/1420	2705	1245/1815	470/1290	61	бенз.	1988	96(131)/5600	176/3700
Mondeo 2,0 16V	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1245/1815	470/1290	61	бенз.	1988	96(131)/5600	176/3700
Mondeo 2,5 24V	1993-00	C	4/5	4480/1750/1420	2705	1335/1865	470/1290	61	бенз.	2544	125(170)/6250	220/4250
Mondeo 2,5 24V	1993-00	X	5/5	4560/1750/1420	2705	1335/1865	470/1290	61	бенз.	2544	125(170)/6250	220/4250

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	185	11,0	**Focus 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	185	11,3	**Focus 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	198	10,2	**Focus 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	198	10,3	**Focus 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	198	10,7	**Focus 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	201	9,2	**Focus 2,0 16V**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	201	9,2	**Focus 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	201	9,3	**Focus 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	201	9,6	**Focus 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/45 R17	215	8,2	**Focus 2,0 16V ST 170**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/45 R17	215	8,2	**Focus 2,0 16V ST 170**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/40 R18	232	6,7	**Focus 2,0 Turbo RS**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/40 R18	232	6,7	**Focus 2,0 Turbo RS**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	184	12,4	**Focus 1,8 Turbo**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	184	12,4	**Focus 1,8 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15, 225/40 R18	184	12,4	**Focus 1,8 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	184	12,9	**Focus 1,8 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15, 215/45 R17	193	10,8	**Focus 1,8 Turbo**
П	4-ст. авт.	незав./незав	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15, 215/45 R17	193	10,8	**Focus 1,8 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15, 215/45 R17	193	10,8	**Focus 1,8 Turbo**
масляный фильтр – 12, подшипник передн./задн. ступицы – 76/81, шаровая опора – 160, амортизатор (передн./задн.) – 166/168, сцепление, комплект – 535, помпа – 184,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	16,1	**Escort 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	17,7	**Escort 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	17,7	**Escort 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	18,4	**Escort 1,3**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	163	14,3	**Escort 1,4**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	163	15,4	**Escort 1,4**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	163	15,4	**Escort 1,4**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав	диск./бараб.	175/70 R13	163	16,1	**Escort 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	163	15,2	**Escort 1,4**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	177	12,3	**Escort 1,6 16V**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	177	12,3	**Escort 1,6 16V**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	177	12,5	**Escort 1,6 16V**
П	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	177	12,8	**Escort 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав	диск./бараб.	185/60 R14	187	10,7	**Escort 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	187	10,7	**Escort 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	187	10,7	**Escort 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	187	11,1	**Escort 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	183	10,4	**Escort 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./диск.	185/60 R14	202	9,6	**Escort 1,8 XR3i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./диск.	185/60 R14	198	9,3	**Escort 1,8 XR3i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./диск.	195/50 R15	208	8,7	**Escort 2,0 RS 2000**
4x4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	225/45 R16	225	6,1	**Escort 2,0T Cosworth**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	17,9	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	17,9	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	17,9	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	17,9	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	172	11,6	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	172	11,6	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	172	11,6	**Escort 1.8D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	172	11,6	**Escort 1.8D**
масляный фильтр – 3, подшипник (передн./задн.) ступицы – 28/30, амортизатор (передн./задн.) – 65/80, сцепление, комплект – 152, помпа – 30, шаровая опора – 15,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	185	13,1	**Mondeo 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	185	13,1	**Mondeo 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	185	13,1	**Mondeo 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	195	11,0	**Mondeo 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	195	11,0	**Mondeo 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	195	11,0	**Mondeo 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	206	10,0	**Mondeo 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	206	10,0	**Mondeo 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	206	10,0	**Mondeo 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55/ R15	224	8,3	**Mondeo 2,5 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55/ R15	224	8,3	**Mondeo 2,5 24V**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Mondeo 2,5 24V	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1335/1865	470/1290	61	бенз.	2544	125(170)/6250	220/4250
Mondeo ST200	1993-00	С	4/5	4480/1750/1420	2705	1345/1870	470/1290	61	бенз.	2495	150(205)/6500	235/5500
Mondeo ST200	1993-00	Х	5/5	4560/1750/1420	2705	1345/1870	470/1290	61	бенз.	2495	150(205)/6500	235/5500
Mondeo ST200	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1345/1870	470/1290	61	бенз.	2495	150(205)/6500	235/5500
Mondeo 1,8	1993-00	С	4/5	4480/1750/1420	2705	1285/1855	470/1290	61	диз.	1753	66(90)/4500	177/2250
Mondeo 1,8	1993-00	Х	5/5	4560/1750/1420	2705	1285/1855	470/1290	61	диз.	1753	66(90)/4500	177/2250
Mondeo 1,8	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1285/1855	470/1290	61	диз.	1753	66(90)/4500	177/2250
Mondeo 1,6 16V	1993-00	С	4/5	4480/1750/1420	2705	1240/1950	540/1610	61	диз.	1597	70(95)/5250	178/2200
Mondeo 1,6 16V	1993-00	Х	5/5	4560/1750/1420	2705	1240/1950	540/1610	61	диз.	1597	70(95)/5250	178/2200
Mondeo 1,6 16V	1993-00	У	5/5	4670/1750/1420	2705	1240/1950	540/1610	61	диз.	1597	70(95)/5250	178/2200
***Стоимость новых запчастей к* Ford Mondeo**, *$: передние тормозные колодки – 36, задн. тормозн. колодки (диск./бараб.) – 47/51, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 8, натяжной ролик ГРМ – 30*												
Scorpio 2,0	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1441/1900	465/510	70	бенз.	1998	85(116)/5500	171/2500
Scorpio 2,3	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1441/1900	465/510	70	бенз.	2295	168(147)/5500	228/3000
Scorpio 2,4	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1441/1900	465/510	70	бенз.	2394	92(125)/3800	182/3500
Scorpio 2,0	1985-98	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1441/1900	465/510	70	бенз.	1998	85(115)/5500	171/2500
Scorpio 2,9 V6 24V	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1543/2080	465/510	70	бенз.	2935	152(207)/6000	281/4200
Scorpio 2,9 V6	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1543/2080	465/510	70	бенз.	2935	107(145)/5500	228/3000
Scorpio 2,9 24V	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1543/2080	465/510	70	бенз.	2935	143(195)/5750	275/4500
Scorpio 2,5 TD	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1545/2080	465/510	70	диз.	2500	92(125)/н. д.	275/4500
Scorpio 2,5 TD	1985-94	С	4/5	4740/1760/1430	2760	1545/2080	465/510	70	диз.	2500	85(115)/4200	270/2200
***Стоимость новых запчастей к* Ford Scorpio**, *$: передн./задн. торм. колодки – 37/2340/23, воздушный фильтр – 1019, топливный фильтр – 1423, сцепление, комплект – 200–230, помпа – 45, цепь ГРМ – 32*												
Scorpio 2,0	1994-99	С	4/5	4845/1760/1400	2770	1435/2035	465	70	бенз.	1998	85(116)/5500	167/2500
Scorpio 2,0	1994-99	У	5/5	4825/1760/1440	2770	1485/2125	550/1600	70	бенз.	1998	85(116)/5500	167/2500
Scorpio 2,3	1994-99	С	4/5	4845/1760/1400	2770	1140/2035	465	70	бенз.	2295	108(147)/5600	202/4500
Scorpio 2,3	1994-99	У	5/5	4825/1760/1440	2770	1495/2125	550/1600	70	бенз.	2295	108(147)/5600	202/4500
Scorpio 2,3	1994-99	С	4/5	4845/1760/1400	2770	1140/2035	465	70	бенз.	2295	108(147)/5600	202/4500
Scorpio 2,3	1994-99	У	5/5	4825/1760/1440	2770	1495/2125	550/1600	70	бенз.	2295	108(147)/5600	202/4500
Scorpio 2,9 V6 24V	1994-99	С	4/5	4845/1760/1400	2770	1560/2125	465	70	бенз.	2935	152(207)/6000	281/4200
Scorpio 2,9 V6 24V	1994-99	У	5/5	4825/1760/1440	2770	1605/2200	550/1600	70	бенз.	2935	152(207)/6000	281/4200
Scorpio 2,5 TD	1994-99	С	4/5	4845/1760/1400	2770	1545/2125	465	70	диз.	2500	92(125)/4200	293/2000
Scorpio 2,5 TD	1994-99	У	5/5	4825/1760/1440	2770	1550/2200	550/1600	70	диз.	2500	92(125)/4200	293/2000
Scorpio 2,5 TD	1994-99	С	4/5	4845/1760/1400	2770	1545/2125	465	70	диз.	2500	92(125)/4200	293/2000
Scorpio 2,5 TD	1994-99	У	5/5	4825/1760/1440	2770	1550/2200	550/1600	70	диз.	2500	92(125)/4200	293/2000
***Стоимость новых запчастей к* Ford Scorpio**, *$: передн. торм. колодки – 37, задн. торм. колодки (диск.) – 23, воздушный фильтр – 14, топливный фильтр – 10, масляный фильтр – 5,*												
Sierra 1,6	1982-93	Х	3/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1593	55(75)/4900	123/2900
Sierra 1,6	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1593	55(75)/4900	123/2900
Sierra 1,6	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1593	55(75)/4900	123/2900
Sierra 1,6	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1593	55(75)/4900	123/2900
Sierra 1,6	1982-93	Х	3/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1597	89(80)/5600	119/3500
Sierra 1,6	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1597	89(80)/5600	119/3500
Sierra 1,6	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1597	89(80)/5600	119/3500
Sierra 1,6	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1597	89(80)/5600	119/3500
Sierra 1,8	1982-93	Х	3/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1796	66(90)/5400	140/3500
Sierra 1,8	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1796	66(90)/5400	140/3500
Sierra 1,8	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1796	66(90)/5400	140/3500
Sierra 1,8	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1796	66(90)/5400	140/3500
Sierra 2,0	1982-93	Х	3/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1993	77(105)/5200	157/4000
Sierra 2,0	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1993	77(105)/5200	157/4000
Sierra 2,0	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1993	77(105)/5200	157/4000
Sierra 2,0	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1993	77(105)/5200	157/4000
Sierra 2,0	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1993	85(116)/5500	160/4000
Sierra 2,0	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1993	85(116)/5500	160/4000
Sierra 2,0	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1993	85(116)/5500	160/4000
Sierra 2,0	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1998	88(120)/5600	171/2500
Sierra 2,0	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1998	88(120)/5600	171/2500
Sierra 2,0	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1998	88(120)/5600	171/2500
Sierra 2,0 RS Cosworth	1982-93	Х	3/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1993	150(204)/6000	276/4500
Sierra 2,0 RS Cosworth	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1993	150(204)/6000	276/4500
Sierra 2,0 RS Cosworth	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1993	150(204)/6000	276/4500
Sierra 2,0 RS Cosworth	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1993	150(204)/6000	276/4500
Sierra 2,0 4x4	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	1998	88(120)/5600	171/2500
Sierra 2,0 Cosworth 4x4	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	1993	162(220)/6000	290/3500
Sierra 2,0 4x4	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	1998	88(120)/5600	171/2500
Sierra 2,3	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	2294	84(114)/5300	176/3000
Sierra 2,3	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	бенз.	2294	84(114)/5300	176/3000
Sierra 2,3	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	бенз.	2294	84(114)/5300	176/3000
Sierra 2,9	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	бенз.	2933	107(146)/5500	229/3000
Sierra 1,8 TD	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	диз.	1753	55(75)/4500	152/2200

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55/ R15	224	8,3	**Mondeo 2,5 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55/ R15	231	7,7	**Mondeo ST200**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55/ R15	231	7,7	**Mondeo ST200**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R15, 205/55/ R15	231	7,7	**Mondeo ST200**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14, 185/70 R14, 195/65 R15	180	13,9	**Mondeo 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R15, 205/55/ R15	180	13,9	**Mondeo 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	95/65 R15, 205/55/ R15	180	13,9	**Mondeo 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R15, 205/55/ R15	180	13,5	**Mondeo 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R15, 205/55/ R15	180	13,5	**Mondeo 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R15, 205/55/ R15	180	13,5	**Mondeo 1,6**
масляный фильтр – 4, подшипник передн./задн. ступицы – 34/72, амортизатор (передн./задн.) – 81/81, сцепление, комплект – 161, помпа – 47, ремень ГРМ – 25,							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 225/50 R16	193	12,8	**Scorpio 2,0**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/60 R15	208	10,1	**Scorpio 2,3**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 185/70 R14	190	10,3	**Scorpio 2,4**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14	185	10,7	**Scorpio 2,0**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/50 R16	225	9,1	**Scorpio 2,9 V6 24V**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 215/60 R15	204	9,2	**Scorpio 2,9 V6**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 215/60 R15	204	9,2	**Scorpio 2,9 24V**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	198	11,1	**Scorpio 2,5 TD**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 215/60 R15	193	11,9	**Scorpio 2,5 TD**
масляный фильтр – 56, подшипник передней/задней ступицы – 92/6050/22, шаровая опора вместе с рычагом – 11095, амортизатор (перед./задн.) – 102/8760/62,							
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	193	13,3	**Scorpio 2,0**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	187	13,2	**Scorpio 2,0**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	210	9,8	**Scorpio 2,3**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	208	10,1	**Scorpio 2,3**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	204	11,2	**Scorpio 2,3**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	202	11,7	**Scorpio 2,3**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R16, 225/50 R16	225	9,1	**Scorpio 2,9 V6 24V**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R16, 225/50 R16	215	9,3	**Scorpio 2,9 V6 24V**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	198	11,1	**Scorpio 2,5 TD**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	198	11,3	**Scorpio 2,5 TD**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	187	13,0	**Scorpio 2,5 TD**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/60 R15	181	13,4	**Scorpio 2,5 TD**
подшипник передн./задн. ступицы – 92/60, амортизатор (передн./задн.) – 102/87, сцепление, комплект – 230, помпа – 45, шаровая опора с рычагом – 110, цепь ГРМ – 32							
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	165	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	165	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	165	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	165	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R14	167	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R14	167	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R14	167	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R14	167	14,1	**Sierra 1,6**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	178	11,8	**Sierra 1,8**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	178	11,8	**Sierra 1,8**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	178	11,8	**Sierra 1,8**
3	4-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13	178	11,8	**Sierra 1,8**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13	184	13,1	**Sierra 2,0**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13	184	13,1	**Sierra 2,0**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13	184	13,1	**Sierra 2,0**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13	184	13,1	**Sierra 2,0**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14	190	9,9	**Sierra 2,0**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14	190	9,9	**Sierra 2,0**
3	4-5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14	190	9,9	**Sierra 2,0**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14	187	11,7	**Sierra 2,0**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14	187	11,7	**Sierra 2,0**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14	187	11,7	**Sierra 2,0**
3	4-5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50/R15	240	6,8	**Sierra 2,0 RS Cosworth**
3	4-5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50/R15	240	6,8	**Sierra 2,0 RS Cosworth**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50/R15	240	6,8	**Sierra 2,0 RS Cosworth**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50/R15	240	6,8	**Sierra 2,0 RS Cosworth**
4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14, 195/60/R14	190	10,0	**Sierra 2,0 4x4**
4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50/R15	240	6,9	**Sierra 2,0 Cosworth 4x4**
4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R14, 195/60/R14	184	12,2	**Sierra 2,0 4x4**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13, 195/60/R14	190	10,3	**Sierra 2,3**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13, 195/60/R14	190	10,3	**Sierra 2,3**
3	5-ст. мех./4-ст. авт	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60/R13, 195/60/R14	190	10,3	**Sierra 2,3**
3	4-5-ст. мех./3-4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60/R14, 195/60/R14	203	9,2	**Sierra 2,9**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13, 195/60/R14	160	16,4	**Sierra 1,8 TD**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Sierra 1,8 TD	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	диз.	1753	55(75)/4500	152/2200
Sierra 1,8 TD	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	диз.	1753	55(75)/4500	152/2200
Sierra 2,3 D	1982-93	Х	5/5	4425/1694/1407	2608	1005/1525	410/1200	60	диз.	2304	49(67)/4200	139/2000
Sierra 2,3 D	1982-93	С	4/5	4467/1698/1359	2608	1025/1575	390/1200	60	диз.	2304	49(67)/4200	139/2000
Sierra 2,3 D	1982-93	У	5/5	4511/1720/1428	2608	1210/1775	400/1470	60	диз.	2304	49(67)/4200	139/2000
Стоимость новых запчастей к Ford Sierra, *$: передн. торм. колодки – 38, задние торм. колодки. (диск./бараб.) – 29/52, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 15, шаровая опора – 50, ремень ГРМ – 30, цепь ГРМ – 9*												
Honda (Япония)												
Accord 2,0	1989-93	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1200/1740	444	68	бенз.	1997	81(110)/5700	162/3700
Accord 2,0	1989-93	У	5/5	4700/1695/1400	2760	1400/1920	419	68	бенз.	1997	81(110)/5700	162/3700
Accord 2,0 16V	1989-93	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1200/1740	444	68	бенз.	1997	98(133)/5300	182/5000
Accord 2,0 16V	1989-93	У	5/5	4700/1695/1400	2760	1400/1920	419	68	бенз.	1997	98(133)/5300	182/5000
Accord 2,2 16V	1989-93	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1200/1740	444	68	бенз.	2156	110(150)/5900	202/5000
Accord 2,2 16V	1989-93	У	5/5	4700/1695/1400	2760	1400/1920	419	68	бенз.	2156	110(150)/5900	202/5000
Стоимость новых запчастей к Honda Accord, *$: передние тормозные колодки – 34, задние тормозные колодки – 26, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 20, рулевая рейка – 850, ремень ГРМ – 52, цепь ГРМ – 56*												
Accord 1,8	1993-97	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1220/1740	444	68	бенз.	1850	86(116)/5500	158/420
Accord 2,0	1993-97	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1240/1740	444	68	бенз.	1997	85(115)/5300	172/4200
Accord 2,0	1993-97	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1240/1740	444	68	бенз.	1997	96(131)/5400	178/4800
Accord 2,0	1993-97	У	5/5	4770/1780/1420	2720	1240/1740	н. д.	68	бенз.	1997	100(136)/5600	184/4500
Accord 2,0	1993-97	К	2/5	4675/1780/1390	2715	1240/1740	436	68	бенз.	2156	110(150)/5600	200/4600
Accord 2,2 VTEC	1993-97	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1200/1740	444	68	бенз.	2156	110(150)/5600	200/4600
Accord 2,2 VTEC	1993-97	У	5/5	4770/1780/1420	2720	1200/1740	н. д.	68	бенз.	2156	110(150)/5600	200/4600
Accord 2,3	1993-97	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1200/1740	444	68	бенз.	н. д.	116(158)/5800	206/4500
Accord 2,0	1993-97	С	4/5	4685/1695/1390	2760	1200/1740	444	68	диз.	н. д.	77(105/4200	210/2000
Стоимость новых запчастей к Honda Accord, *$: передние тормозные колодки – 150, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 105, воздушный фильтр – 30, топливный фильтр – 36, ремень ГРМ – 54, ремень балансировочного вала – 50*												
Civic 1,3 16V	1991-95	Х	3/5	4080/1695/1345	2570	925/1370	190/230	45	бенз.	1343	55(75)/6300	102/3100
Civic 1,5 16V	1991-95	Х	3/5	4080/1695/1345	2570	925/1370	190/230	45	бенз.	1493	66(90)/6000	119/4700
Civic 1,5 16V	1991-95	Х	3/5	4080/1695/1345	2570	925/1370	190/230	45	бенз.	1493	66(90)/5500	129/4500
Civic 1,5 16V	1991-95	С	4/5	4405/1695/1375	2620	980/1500	381	45	бенз.	1493	66(90)/6000	119/4700
Civic 1,6 16V	1991-95	К	2/2	4000/1695/1260	2370	1035/1300	300	45	бенз.	1493	92(125)/6500	142/5200
Civic 1,6 16V VTI	1991-95	С	4/5	4405/1695/1375	2620	980/1500	381	45	бенз.	1595	118(160)/7600	150/7000
Civic 1,6 16V VTI	1991-95	К	2/2	4000/1695/1260	2370	1035/1300	300	45	бенз.	1595	118(160)/7600	150/7000
Стоимость новых запчастей к Honda Civic, *$: передние тормозн. колодки – 28, задние тормозн. колодки (диск./бараб.) – 26/32, воздушный фильтр – 16, топливный фильтр – 24, шаровая опора – 33, ремень ГРМ – 26, натяжной ролик – 43*												
Civic 1,4 16V	1995-00	Х	3/5	4190/1695/1380	2620	1030/1550	225/600	45	бенз.	1396	55(75)/5700	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	Л	5/5	4330/1695/1390	2620	1105/1650	375	45	бенз.	1396	55(75)/5700	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	С	4/5	4330/1695/1390	2620	1100/1550	410	45	бенз.	1396	55(75)/5700	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	У	5/5	4425/1695/1440	2620	1115/1610	420/750	45	бенз.	1396	55(75)/5700	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	К	2/5	4330/1695/1375	2620	1000/1500	365	45	бенз.	1396	55(75)/5700	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	Х	3/5	4190/1695/1380	2620	1030/1550	225/600	45	бенз.	1396	66(90)/6300	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	Л	5/5	4330/1695/1390	2620	1105/1650	375	45	бенз.	1396	66(90)/6300	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	С	4/5	4330/1695/1390	2620	1100/1550	410	45	бенз.	1396	66(90)/6300	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	У	5/5	4425/1695/1440	2620	1115/1610	420/750	45	бенз.	1396	66(90)/6300	112/3000
Civic 1,4 16V	1995-00	К	2/5	4330/1695/1375	2620	1000/1500	365	45	бенз.	1396	66(90)/6300	112/3000
Civic 1,5 16V VTEC	1995-00	Х	3/5	4190/1695/1380	2620	1030/1550	225/600	45	бенз.	1493	84(114)/6300	134/5500
Civic 1,5 16V VTEC	1995-00	Л	5/5	4330/1695/1390	2620	1105/1650	375	45	бенз.	1493	84(114)/6300	134/5500
Civic 1,5 16V VTEC	1995-00	С	4/5	4330/1695/1390	2620	1100/1550	410	45	бенз.	1493	84(114)/6300	134/5500
Civic 1,5 16V VTEC	1995-00	У	5/5	4425/1695/1440	2620	1115/1610	420/750	45	бенз.	1493	84(114)/6300	134/5500
Civic 1,5 16V VTEC	1995-00	К	2/5	4330/1695/1375	2620	1000/1500	365	45	бенз.	1493	84(114)/6300	134/5500
Civic 1,6 16V	1995-00	Х	3/5	4190/1695/1380	2620	1030/1550	225/600	45	бенз.	1590	84(114)/6300	134/550
Civic 1,6 16V	1995-00	Л	5/5	4330/1695/1390	2620	1105/1650	375	45	бенз.	1590	84(114)/6300	134/550
Civic 1,6 16V	1995-00	С	4/5	4330/1695/1390	2620	1100/1550	410	45	бенз.	1590	84(114)/6300	134/550
Civic 1,6 16V	1995-00	У	5/5	4425/1695/1440	2620	1115/1610	420/750	45	бенз.	1590	84(114)/6300	134/550
Civic 1,6 16V	1995-00	К	2/5	4330/1695/1375	2620	1000/1500	365	45	бенз.	1590	84(114)/6300	134/550
Civic 1,6 16V VTEC	1995-00	Х	3/5	4190/1695/1380	2620	1030/1550	225/600	45	бенз.	1590	93(126)/6500	144/5500
Civic 1,6 16V VTEC	1995-00	Л	5/5	4330/1695/1390	2620	1105/1650	375	45	бенз.	1590	93(126)/6500	144/5500
Civic 1,6 16V VTEC	1995-00	С	4/5	4330/1695/1390	2620	1100/1550	410	45	бенз.	1590	93(126)/6500	144/5500
Civic 1,6 16V VTEC	1995-00	У	5/5	4425/1695/1440	2620	1115/1610	420/750	45	бенз.	1590	93(126)/6500	144/5500
Civic 1,6 16V VTEC	1995-00	К	2/5	4330/1695/1375	2620	1000/1500	365	45	бенз.	1590	93(126)/6500	144/5500
Civic 1,8 16V VTI	1995-00	Х	3/5	4190/1695/1380	2620	1030/1550	225/600	45	бенз.	1797	124(169)/7600	166/6300
Civic 1,8 16V VTI	1995-00	Л	5/5	4330/1695/1390	2620	1105/1650	375	45	бенз.	1797	124(169)/7600	166/6300
Civic 1,8 16V VTI	1995-00	С	4/5	4330/1695/1390	2620	1100/1550	410	45	бенз.	1797	124(169)/7600	166/6300
Civic 1,8 16V VTI	1995-00	У	5/5	4425/1695/1440	2620	1115/1610	420/750	45	бенз.	1797	124(169)/7600	166/6300
Civic 1,8 16V VTI	1995-00	К	2/5	4330/1695/1375	2620	1000/1500	365	45	бенз.	1797	124(169)/7600	166/6300
Стоимость новых запчастей к Honda Civic, *$: передние тормозные колодки – 32, задние тормозные колодки – 30, воздушный фильтр – 34, топливный фильтр – 26, ремень ГРМ – 32, натяжной ролик ГРМ – 37*												
CR-V 2,0	1997-02	У	5/5	4520/1750/1705	2620	1480/1900	374/668	58	бенз.	1973	94(128)/5200	182/4200

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0-100 км/ч, с	Модель, модификация
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13, 195/60/R14	160	16,4	**Sierra 1,8 TD**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13, 195/60/R14	160	16,4	**Sierra 1,8 TD**
3	4-5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13, 195/60/R14	155	19,1	**Sierra 2,3 D**
3	4-5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13, 195/60/R14	155	19,1	**Sierra 2,3 D**
3	4-5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	195/60/R13, 195/60/R14	155	19,1	**Sierra 2,3 D**
масляный фильтр – 4,3, подшипник передн./задн. ступицы – 34/31, амортизатор (передн./задн.) – 66/112, сцепление, комплект – 127, помпа – 45, рулевая рейка – 160,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 195/60 R15, 205/60 R15	184	10,8	**Accord 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 195/60 R15, 205/60 R15	184	10,8	**Accord 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 195/60 R15, 205/60 R15	200	10,2	**Accord 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 195/60 R15, 205/60 R15	200	10,2	**Accord 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 195/60 R15, 205/60 R15	212	8,9	**Accord 2,2 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 195/60 R15, 205/60 R15	205	9,2	**Accord 2,2 16V**
масляный фильтр – 6, подшипник передней ступицы – 50, задняя ступица вместе с подшипником – 80, амортизатор (передн./задн.) – 160/168, сцепление, комплект – 264, помпа – 75,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	195	11,3	**Accord 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	197	10,8	**Accord 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/765 R15	200	11,9	**Accord 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/765 R15	192	10,8	**Accord 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/765 R15	207	8,8	**Accord 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	209	10,5	**Accord 2,2 VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	198	8,9	**Accord 2,2 VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	216	8,5	**Accord 2,3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	185	11,6	**Accord 2,0**
масляный фильтр – 16, подшипник пер./зад. ступицы – 150/100, амортизатор (передн./задн.) – 200/200, сцепление, комплект – 455, помпа – 140, рулевая рейка – 1300,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бар. диск./диск.	155/80 R13	170	11,3	**Civic 1,3 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бар. диск./диск.	175/70 R13	177	9,7	**Civic 1,5 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бар. диск./диск.	175/70 R13	180	10,1	**Civic 1,5 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бар. диск./диск.	175/70 R13	177	9,7	**Civic 1,5 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R13	190	9,3	**Civic 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	210	9,3	**Civic 1,6 16V VTI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	210	8,2	**Civic 1,6 16V VTI**
масляный фильтр – 5, подшипник передней/задней ступицы – 56/94, амортизатор (передн./задн.) – 66/64, сцепление, комплект – 264, помпа – 47, рулевая рейка – 566,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14, 195/55 R15	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	165	14,6/15,6	**Civic 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	188/177	10,3/12,2	**Civic 1,5 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	180	11,5	**Civic 1,5 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	180	11,5	**Civic 1,5 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	190	11,5	**Civic 1,5 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/60 R14	188/177	11,5	**Civic 1,5 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14, 195/55 R15	170	11,2	**Civic 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14, 195/55 R15	192	10,9	**Civic 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14, 195/55 R15	192	10,9	**Civic 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14, 195/55 R15	187	11,3	**Civic 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14, 195/55 R15	170	11,2	**Civic 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	197	9,9	**Civic 1,6 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	197	9,9	**Civic 1,6 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	197	9,9	**Civic 1,6 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	197	9,9	**Civic 1,6 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	197	9,9	**Civic 1,6 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	223	8,3	**Civic 1,8 16V VTI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	223	8,3	**Civic 1,8 16V VTI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	223	8,3	**Civic 1,8 16V VTI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	223	8,3	**Civic 1,8 16V VTI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	223	8,3	**Civic 1,8 16V VTI**
масляный фильтр – 5,6, подшипник передн./задн. ступицы – 66/103, амортизатор (передн./задн.) – 84/84, сцепление, комплект – 235, помпа – 56, шаровая опора – 18,							
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	205/70 R15, 205/65 R16	174	10,5	**CR-V 2,0**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
CR-V 2,0	2000-02	У	5/5	4520/1750/1705	2620	1480/1900	374/668	58	бенз.	1998	110(150)/5500	192/4000
CR-V 2,2 TD	2004-06	У	5/5	4615/1785/1710	2620	1500/1960	527/952	58	диз.	2204	103(140)/4000	340/2000
CR-V 2,4	2004-06	У	5/5	4615/1785/1710	2620	1550/1960	527/952	58	бенз.	2354	118(160)/6000	220/3600
Стоимость новых запчастей к Honda CR-V, *$: передн. тормозные колодки – 50, задн. тормозные колодки – 75, воздушный фильтр – 19, топливный фильтр – 12,*												
HR-V 1,6 16V	1998-05	У	3/5	4010/1695/1580	2350	1180/1580	285/1050	55	бенз.	1590	77(105)/6200	135/3400
HR-V 1,6 16V	1999-05	У	5/5	4110/1695/1580	2450	1275/1640	285/1050	55	бенз.	1590	77(105)/6200	135/3400
HR-V 1,6 16V	1999-05	У	3/5	4010/1695/1580	2350	1180/1580	285/1050	55	бенз.	1590	92(125)/6700	142/4900
HR-V 1,6 16V	1999-05	У	5/5	4110/1695/1580	2450	1275/1640	285/1050	55	бенз.	1590	92(125)/6700	142/4900
Стоимость новых запчастей к Honda HR-V, *$: передн./задн. торм. колодки – 25/34, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 15, масляный фильтр – 36,*												
Legend 3,2 24V	1990-96	С	4/5	4950/1810/1410	2910	1555/2150	427	68	бенз.	3206	151(205)/5500	293/4400
Legend 3,2 24V	1990-96	К	2/4	4885/1810/1370	2830	1545/2150	417	68	бенз.	3206	151(205)/5500	293/4400
Стоимость новых запчастей к Honda Legend, *$: тормозные колодки передн./задн. – 65/37, воздушный фильтр – 33, топливный фильтр – 22, масляный фильтр – 6, натяжной ролик ГРМ – 70*												
Prelude 2,0 16V	1992-97	К	2/4	4440/1665/1290	2550	1220/1720	278	60	бенз.	1997	98(133)/5300	179/5000
Prelude 2,2 16V VTEC	1992-97	К	2/4	4440/1665/1290	2550	1220/1720	278	60	бенз.	2157	136(185)/7000	206/5300
Prelude 2,3 16V	1992-97	К	2/4	4440/1665/1290	2550	1220/1720	278	60	бенз.	2259	118(160)/5800	209/4500
Стоимость новых запчастей к Honda Prelude, *$: передн. торм. колодки – 64, задн. торм. колодки – 56, воздушный фильтр – 19, топливный фильтр – 5,3, масляный фильтр – 9,2, ремень ГРМ – 35*												
Shuttle 2,2 16V	1994-00	МВ	5/6-7	4760/1790/1680	2830	1490/1955	290/1237	65	бенз.	2156	110(150)/5600	198/5600
Shuttle 2,3 16V VTEC	1994-00	МВ	5/6-7	4760/1790/1680	2830	1490/1955	290/1237	65	бенз.	2254	110(150)/5700	200/4700
Shuttle 3,0 24V	1994-00	МВ	5/6-7	4760/1790/1680	2830	1600/1955	290/1237	65	бенз.	2997	147(200)/5500	265/4700
Стоимость новых запчастей к Honda Shuttle, *$: передние тормозные колодки – 47, задние тормозные колодки – 34, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 26, шаровая опора – 21, ремень ГРМ – 37, натяжной ролик ГРМ – 35*												
Stream 1,7 ES	2001-05	МВ	5/7	4570/1700/1590	2720	1200/1333	158/431/ 1520	55	бенз.	1668	92(125)/6300	154/4800
Stream 1,7 LS	2001-05	МВ	5/7	4570/1700/1590	2720	1200/1333	158/431/ 1520	55	бенз.	1668	92(125)/6300	154/4800
Stream 2,0 ES	2001-05	МВ	5/7	4570/1700/1590	2720	1100/1400	158/431/ 1520	55	бенз.	1998	115(156)/6500	192/4000
Stream 2,0 ES	2001-05	МВ	5/7	4570/1700/1590	2720	1375/1400	158/431/ 1520	55	бенз.	1998	115(156)/6500	192/4000
Stream 2,0 ES Sport	2001-05	МВ	5/7	4570/1700/1590	2720	1375/1400	158/431/ 1520	55	бенз.	1998	115(156)/6500	192/4000
Stream 2,0 ES Sport	2001-05	МВ	5/7	4570/1700/1590	2720	1100/1400	158/431/ 1520	55	бенз.	1998	115(156)/6500	192/4000
Стоимость новых запчастей к Honda Stream, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 91/21, воздушный фильтр – 10,5, топливный фильтр – 39, масляный фильтр – 4,*												
Hyundai (Корея)												
Accent 1,3 12V	1994-99	Х	5/5	4103/1630/1394	2400	935/1480	345	45	бенз.	1341	44(60)/5000	105/2450
Accent 1,3 12V	1994-99	С	4/5	4117/1620/1394	2400	935/1480	305	45	бенз.	1341	44(60)/5000	105/2450
Accent 1,3 12V	1994-99	Х	5/5	4103/1630/1394	2400	935/1480	345	45	бенз.	1341	55(75)/5000	119/3100
Accent 1,3 12V	1994-99	С	4/5	4117/1620/1394	2400	935/1440	305	45	бенз.	1341	55(75)/5000	119/3100
Accent 1,5 16V	1994-99	Х	5/5	4103/1630/1394	2400	935/1480	345	45	бенз.	1495	73(99)/5900	136/4700
Стоимость новых запчастей к Hyundai Accent, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 13/47, воздушный фильтр – 4, топливный фильтр – 8, масляный фильтр – 3,*												
Sonata III (Y3) 2,0 8V	1996-98	С	4/5	4700/1770/1410	2700	1330/1860	375	65	бенз.	1796	81(110)/5500	162/4500
Sonata III (Y3) 2,0 8V	1996-98	С	4/5	4700/1770/1410	2700	1330/1860	375	65	бенз.	1997	70(95)/4900	157/2400
Sonata III (Y3) 2,0 8V	1996-98	С	4/5	4700/1770/1410	2700	1330/1860	375	65	бенз.	1997	92(125)/5800	169/4600
Sonata III (Y3) 3,0 12V	1996-98	С	4/5	4700/1770/1410	2700	1330/1860	375	65	бенз.	2972	107(146)/5000	231/2400
Стоимость новых запчастей к Hyundai Sonata, *$: передн. торм. колодки – 26, задн. торм. колодки (диск.) – 26, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 12, масляный фильтр – 5, шаровая опора – 29, ремень ГРМ – 34, натяжной ролик – 33*												
Jeep (США)												
Cherokee 2,5	1984-85	У	3/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	2464	77(105)/5200	205/3500
Cherokee 2,5	1984-85	У	5/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	2464	77(105)/5200	205/3500
Cherokee 2,5i	1986-01	П	2/2	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	2464	93(127)/5300	200/3200
Cherokee 2,5i	1986-01	У	3/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	2464	93(127)/5300	200/3200
Cherokee 2,5i	1986-01	У	5/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	2464	93(127)/5300	200/3200
Cherokee 4,0	1984-01	У	3/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	3960	131(178)/4000	295/3000
Cherokee 4,0	1984-01	У	5/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	3960	131(178)/4000	295/3000
Cherokee 4,0	1984-01	П	2/2	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	3960	135(184)/4000	290/3950
Cherokee 4,0	1984-01	У	3/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	3960	135(184)/4000	290/3950

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	205/70 R15, 205/65 R16	177	10,8	**CR-V 2,0**
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	205/70 R15, 205/65 R16	183	10,6	**CR-V 2,2 TD**
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 215/60 R17	170	н. д.	**CR-V 2,4**
масляный фильтр – 5, подшипник передн. ступицы – 70, амортизатор (передн./задн.) – 90/90, ремень ГРМ – 45, натяжной ролик ремня – 43							
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./зав.	диск. вент./бараб.	195/70 R15, 205/60 R16	165	11,2	**HR-V 1,6 16V**
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./зав.	диск. вент./бараб.	195/70 R15, 205/60 R16	165	12	**HR-V 1,6 16V**
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./зав.	диск. вент./бараб.	195/70 R15, 205/60 R16	170	10,7	**HR-V 1,6 16V**
Автом. подкл. 4×4	5-ст. мех./ бесступ. вариатор	незав./зав.	диск. вент./бараб.	195/70 R15, 205/60 R16	170	11,2	**HR-V 1,6 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 100/147, амортизатор (передн./задн.) – 119/ 84, сцепление, комплект – 229, помпа – 42, ремень ГРМ – 42, натяжной ролик ГРМ – 21							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	223	8,8	**Legend 3,2 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	226	8,1	**Legend 3,2 24V**
подшипник передн./задн. ступицы – 74/65, амортизатор (передн./задн.) – 157/130, шаровая опора нижн. передн. рычага – 35, сцепление, комплект – 463, помпа – 100, ремень ГРМ – 74,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55 R15	201	9,2	**Prelude 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55 R15, 205/50 R16	228	7,5	**Prelude 2,2 16V VTEC**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55 R15, 205/50 R16	215	7,7	**Prelude 2,3 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 88/80, амортизатор (передн./задн.) – 150/130, сцепление, комплект – 200, помпа – 55, шаровая опора – 58, рулевая рейка – 1700,							
П/4×4	4-ст. авт.	незав./незав	диск. вент./диск.	205/65 R15	183	12,2	**Shuttle 2,2 16V**
П/4×4	4-ст. авт.	незав./незав	диск. вент./диск.	205/65 R15	183	12,0	**Shuttle 2,3 16V VTEC**
П/4×4	4-ст. авт.	незав./незав	диск. вент./диск.	205/65 R15	195	10,0	**Shuttle 3,0 24V**
масляный фильтр – 6, подшипник передний/задний вместе со ступицей – 187/206, амортизатор (передн./задн.) – 90/64, сцепление, комплект – 225, помпа – 45, рулевая рейка – 751,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	190	11,0	**Stream 1,7 ES**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	190	11,1	**Stream 1,7 LS**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	11,2	**Stream 2,0 ES**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	205	9,4	**Stream 2,0 ES**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	205	9,4	**Stream 2,0 ES Sport**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	11,2	**Stream 2,0 ES Sport**
ступицы – 90, амортизатор (передн./задн.) – 275/144, помпа – 287							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155 R13	155	16,9	**Accent 1,3 12V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155 R13	155	16,9	**Accent 1,3 12V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155 R13	170	13,6	**Accent 1,3 12V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155 R13	170	13,6	**Accent 1,3 12V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R14	180	10,5	**Accent 1,5 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 11/58, амортизатор (передн./задн.) – 49/74, шаровая опора – 12, сцепление, комплект – 193, помпа – 11, ремень ГРМ – 16							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. диск.вент./бараб.	195/70 R14	183	н. д.	**Sonata III (Y3) 2,0 8V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. диск.вент./бараб.	195/70 R14	170	11,5	**Sonata III (Y3) 2,0 8V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14	195	11,0	**Sonata III (Y3) 2,0 8V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	200	10,1	**Sonata III (Y3) 3,0 12V**
подшипник передней ступицы – 77, подшипник задней ступицы – 136, амортизатор (передн./задн.) – 98/90, сцепление, комплект – 226, помпа – 95,							
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	13,0	**Cherokee 2,5**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	13,0	**Cherokee 2,5**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	13,0	**Cherokee 2,5i**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	13,0	**Cherokee 2,5i**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	13,0	**Cherokee 2,5i**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск./диск.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	180	9,5	**Cherokee 4,0**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск./диск.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	180	9,5	**Cherokee 4,0**
3/4×4	4-ст. авт./5-ст. мех.	зав./зав.	диск./диск.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	180	10,1	**Cherokee 4,0**
3/4×4	4-ст. авт./5-ст. мех.	зав./зав.	диск./диск.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	180	10,1	**Cherokee 4,0**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Cherokee 4,0	1984-01	У	5/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	бенз.	3960	135(184)/4000	290/3950
Cherokee 2,1 D	1984-87	П	2/2	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	диз.	2065	64(87)/4000	184/2250
Cherokee 2,1 D	1984-87	У	3/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	диз.	2065	64(87)/4000	184/2250
Cherokee 2,1 D	1984-87	У	5/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	диз.	2065	64(87)/4000	184/2250
Cherokee 2,5 TD	1988-01	П	2/2	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	диз.	2646	85(116)/4000	278/1800
Cherokee 2,5 TD	1988-01	У	3/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	диз.	2464	85(116)/4000	278/1800
Cherokee 2,5 TD	1988-01	У	5/5	4250/1720/1630	2575	1500/2105	965/2010	76	диз.	2464	85(116)/4000	278/1800
***Стоимость новых запчастей к Jeep Cherokee**, $: топливный фильтр – 13, масляный фильтр – 5, подшипник в сборе с передней ступицей – 121,*												
Grand Cherokee 2.5 TD Laredo	1997-99	У	5/5	4500/ 1760/ 1650	2690	1750/2300	н. д.	87	диз.	2499	85(116)/3900	278/1800
Grand Cherokee 4.0i Laredo	1993-99	У	5/5	4500/1760/1650	2690	1710/3500	н. д.	87	бенз.	3960	135(184)/4700	290/3950
Grand Cherokee 4.0i Limited	1993-99	У	5/5	4500/1760/1650	2690	1710/3500	н. д.	87	бенз.	3960	135(184)/4700	290/3950
Grand Cherokee 5.2i V8 Limited	1993-99	У	5/5	4500/1760/1650	2690	1815/3500	н. д.	87	бенз.	5216	155(211)/4300	400/3000
Grand Cherokee 5.9i V8 LX	1997-99	У	5/5	4500/1800/1650	2690	1933/3500	н. д.	87	бенз.	5899	174(237)/4050	472/3050
***Стоимость новых запчастей к Jeep Grand Cherokee**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 66/74, воздушный фильтр – 30, масляный фильтр – 5,*												
Wrangler 2,5	1986-97	КБ	3/4	3876/1676/1764	2373	1320/1900	320/1565	76	бенз.	2459	79(107)/5600	180/3000
Wrangler 2,5i	1986-97	КБ	3/4	3876/1676/1764	2373	1320/1900	320/1565	76	бенз.	2459	90(122)/5600	180/3000
Wrangler 4,0	1986-97	КБ	3/4	3876/1676/1764	2373	1320/1900	320/1565	76	бенз.	3960	131(178)/5600	295/3050
Wrangler 4,0 Sport	С 1996	КБ	3/4	3876/1676/1764	2373	1320/1900	320/1565	76	бенз.	3960	135(184)/5600	301/2800
***Стоимость новых запчастей к Jeep Wrangler**, $: передние тормозные колодки – 30, задние тормозные колодки – 40, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 15,*												
Kia (Корея)												
Clarus 1,8 16V	1996-98	С	4/5	4695/1770/1420	2660	1220/1750	425/765	60	бенз.	1793	85(116)/5750	152/4500
Clarus 2,0 16V	1996-98	С	4/5	4695/1770/1420	2660	1220/1750	425/765	60	бенз.	1998	98(133)/6000	171/4000
***Стоимость новых запчастей к Kia Clarus**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 25 /15, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 8, масляный фильтр – 5,*												
Sephia 1,6	1993-97	Х	4/5	4280/1690/1390	2500	1100/1450	354	50	бенз.	1598	59(80)/500	120/3500
Sephia 1,5	1993-97	Х	4/5	4280/1690/1390	2500	1100/1450	354	50	бенз.	1498	77(105)/5500	147/4000
***Стоимость новых запчастей к Kia Sephia**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 22 /18, воздушный фильтр – 4,топливный фильтр – 8, масляный фильтр – 2,*												
Sportage 2,0	1993-01	У	3/4	3760/1730/1650	2360	1420/1930	247/522	60	бенз.	1998	70(95)/5000	157/2500
Sportage 2,0 16V	1993-01	У	3/4	3760/1730/1650	2360	1420/1930	247/522	60	бенз.	1998	94(128)/5300	175/4700
Sportage 2,2	1993-01	У	3/4	3760/1730/1650	2360	1420/1930	247/522	60	диз.	2184	46(63)/4050	127/2500
Sportage 2,0 TD	1993-01	У	3/4	3760/1730/1650	2360	1420/1930	247/522	60	диз.	1998	61(83)/4000	191/2000
Sportage 2,0	1995-01	У	5/5	4245/1730/1695	2650	1440/1930	347/640	60	бенз.	1998	70(95)/5000	157/2500
Sportage 2,0 16V	1995-01	У	5/5	4245/1730/1695	2650	1440/1930	347/640	60	бенз.	1998	94(128)/5300	175/4700
Sportage 2,2	1995-01	У	5/5	4245/1730/1695	2650	1440/1930	347/640	60	диз.	2184	46(63)/4050	127/2500
Sportage 2,0 TD	1995-01	У	5/5	4245/1730/1695	2650	1440/1930	347/640	60	диз.	1998	61(83)/4000	191/2000
Sportage Grand 2,0	1999-03	У	5/5	4700/1730/1695	2650	1540/1970	670/840	60	бенз.	1998	70(95)/5000	157/2500
Sportage Grand 2,0 16V	1999-03	У	5/5	4700/1730/1695	2650	1540/1970	670/840	60	бенз.	1998	94(128)/5300	175/4700
Sportage Grand 2,2	1999-03	У	5/5	4700/1730/1695	2650	1540/1970	670/840	60	диз.	2184	46(63)/4050	127/2500
Sportage Grand 2,0 TD	1999-03	У	5/5	4700/1730/1695	2650	1540/1970	670/840	60	диз.	1998	61(83)/4000	191/2000
***Стоимость новых запчастей к Kia Sportage**, $: передние тормозные колодки – 42, задние тормозные колодки – 47, воздушный фильтр – 11, топливный фильтр – 14, ремень ГРМ – 45, ролик натяжной – 28, ролик обводной – 28*												
Lancia (Италия)												
Dedra 1,6	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1581	66(90)/5750	127/2750
Dedra 1,6	1989-99	У	5/5	4343/1703/1449	2540	1235/1715	450-1340	60	бенз.	1581	66(90)/5750	127/2750
Dedra 1,6 16V	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1581	76(103)/5750	144/4000
Dedra 1,6 16V	1989-99	У	5/5	4343/1703/1449	2540	1235/1715	450-1340	60	бенз.	1581	76(103)/5750	144/4000
Dedra 1,8	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1756	79(107)/6000	140/3000
Dedra 1,8 16V	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1747	83(113)/5800	154/4400
Dedra 1,8 16V	1989-99	У	5/5	4343/1703/1449	2540	1235/1715	450-1340	60	бенз.	1747	83(113)/5800	154/4400
Dedra SW Integrale	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1995	102(139)/6000	180/4500
Dedra 2,0 16V	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1995	88(120)/5750	168/3300
Dedra HF Turbo	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	бенз.	1995	121(165)/5500	274/3000
Dedra HF Integrale	1989-99	У	4/5	4343/1700/1430	2540	1235/1715	480	60	бенз.	1995	126(171)/5500	264/3250
Dedra 1,9 TDI	1989-99	С	4/5	4343/1700/1430	2540	1180/1680	480	60	диз.	1929	67(92)/4100	186/2400
Dedra 1,9 TDI	1989-99	У	5/5	4343/1703/1449	2540	1235/1715	450-1340	60	диз.	1929	66(90)/4100	н. д.
***Стоимость новых запчастей к Lancia Dedra**, $: передн. тормозн. колодки – 22, задн. тормозн. колодки – 20/22, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 13, масляный фильтр – 6, ремень ГРМ – 16, натяжной ролик ГРМ – 32*												
Thema 2,0	1985-95	С	4/5	4605/1752/1435	2660	1218/1750	550/1000	65	бенз.	1995	85(115)/5600	162/4000
Thema 2,0 16V	1985-95	С	4/5	4605/1752/1435	2660	1278/1800	550/1000	65	бенз.	1995	110(150)/6500	178/3500
Thema 2,0 16V	1985-95	У	5/5	4605/1752/1435	2660	1238/1960	440/1600	65	бенз.	1995	110(150)/6500	178/3500
Thema 2,0 16V Turbo	1985-95	С	4/5	4605/1752/1435	2660	1335/1830	550/1000	65	бенз.	1995	148(201)/5750	298/3750
Thema 2,0 16V Turbo	1985-95	У	5/5	4590/1755/1440	2660	1405/2000	440/1600	65	бенз.	1995	148(201)/5750	298/3750
Thema 2,8	1985-95	С	4/5	4590/1752/1433	2660	1230/1730	550/1000	65	бенз.	2849	108(147)/5500	н. д.
Thema 3,0	1985-95	С	4/5	4605/1752/1435	2660	1335/1830	550/1000	65	бенз.	2959	126(171)/5500	245/4500
Thema 3,0	1985-95	У	5/5	4605/1752/1435	2660	1360/1960	440/1600	65	бенз.	2959	126(171)/5500	245/4500
Thema 2,5 Turbo	1990-95	С	4/5	4605/1752/1435	2660	1358/1880	550/1000	68	диз.	2500	85(115)/4100	245/2400
Thema 2,5 Turbo	1990-95	У	5/5	4605/1752/1435	2660	1428/2050	440/1600	68	диз.	2500	85(115)/4100	245/2400
***Стоимость новых запчастей к Lancia Thema**, $: передн. тормозные колодки – 15, задние тормозные колодки – 16, воздушный фильтр – 11, топливный фильтр – 14, ремень ГРМ – 13, натяжной ролик ГРМ – 34*												
Land Rover (Великобритания)												
Discovery 2,0	1989-98	У	3/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	бенз.	1994	100(136)/6000	190/3600

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0-100 км/ч, с	Модель, модификация
3/4×4	4-ст. авт./5-ст. мех.	зав./зав.	диск./диск.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	180	10,1	**Cherokee 4,0**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	142	22,3	**Cherokee 2,1 D**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	142	22,3	**Cherokee 2,1 D**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	142	22,3	**Cherokee 2,1 D**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	12,9	**Cherokee 2,5 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	12,9	**Cherokee 2,5 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15, 185/65 R15, 205/50 R16	165	12,9	**Cherokee 2,5 TD**
подшипник задней ступицы – 28, амортизатор (передн./задн.) – 49/49, помпа – 75/, шаровая опора – 35, цепь ГРМ – 30							
3/4×4	4-ст. мех.	зав./полузав.	диск./бараб.	225/75 R15	160	12,5	**Grand Cherokee 2.5 TD Laredo**
4×4	4-ст. мех.	зав./полузав.	диск./бараб.	225/75 R15	180	10,2	**Grand Cherokee 4.0i Laredo**
4×4	4-ст. мех.	зав./полузав.	диск./диск.	225/70 R15	180	10,2	**Grand Cherokee 4.0i Limited**
4×4	4-ст. мех.	зав./полузав.	диск./диск.	225/70 R15	180	9,5	**Grand Cherokee 5.2i V8 Limited**
4×4	4-ст. мех.	зав./полузав.	диск./диск.	225/70 R16	200	9,3	**Grand Cherokee 5.9i V8 LX**
амортизатор (передн./задн.) – 72/73							
3/4×4	5-ст. мех./3-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/75 R15, 225/75 R15	142	14,8	**Wrangler 2,5**
3/4×4	5-ст. мех./3-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/75 R15, 225/75 R15	150	14,8	**Wrangler 2,5i**
3/4×4	5-ст. мех./3-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/75 R15, 225/75 R15	170	10,2	**Wrangler 4,0**
3/4×4	5-ст. мех./3-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/75 R15, 225/75 R15	174	9,4	**Wrangler 4,0 Sport**
масляный фильтр – 5, передняя ступица вместе с подшипником – 120, подшипник задней ступицы – 30, амортизатор (передн./задн.) – 55/60, помпа – 80, цепь ГРМ – 30							
П	5-ст. мех./4-ст. автом.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R14	185	10,9	**Clarus 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. автом.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14	195	10,7	**Clarus 2,0 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 48/77, амортизатор (передн./задн.) – 138/138, шаровая опора – 14, сцепление, комплект – 247, помпа – 76, ремень ГРМ – 29							
П	5-ст. мех./4-ст. автом.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	172	11,2	**Sephia 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. автом.	незав./незав.	диск./бараб.	185/60 R14	180	н. д.	**Sephia 1,5**
подшипник передн./задн. ступицы – 45/53, амортизатор (передн./задн.) – 63/63, шаровая опора – 22, сцепление, комплект – 160, помпа – 66, ремень ГРМ – 31							
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	160	18,4	**Sportage 2,0**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	163	14,7	**Sportage 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	130	н. д.	**Sportage 2,2**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	140	20,4	**Sportage 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	160	18,4	**Sportage 2,0**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	172	14,7	**Sportage 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	130	н. д.	**Sportage 2,2**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	145	20,4	**Sportage 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	160	18,4	**Sportage Grand 2,0**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	172	14,7	**Sportage Grand 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	130	н. д.	**Sportage Grand 2,2**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	205/75 R15	145/140	20,4	**Sportage Grand 2,0 TD**
масляный фильтр– 8, подшипник передн./задн. ступицы – 62/57, амортизатор (передн./задн.) – 72/53, сцепление, комплект – 146, помпа – 57, шаровая опора – 28,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	191	10,3	**Dedra 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	174	13,8	**Dedra 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	188	11,0	**Dedra 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	183	11,3	**Dedra 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	187	11,4	**Dedra 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	191	10,3	**Dedra 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск: вент./диск.	185/60 R14	196	10,4	**Dedra 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	195	10,3	**Dedra SW Integrale**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	200	н. д.	**Dedra 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	195/50 R15	215	8,3	**Dedra HF Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	195/50 R15	215	8,0	**Dedra HF Integrale**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	180	12,3	**Dedra 1,9 TDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	180	13,3	**Dedra 1,9 TDI**
подшипник передн./задн. ступицы – 33/41, амортизатор (передн./задн.) – 73/36, сцепление, комплект – 121, помпа – 47, шаровая опора вместе с рычагом – 50,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	190	10,4	**Thema 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав	диск. вент./диск.	195/60 R15	205	10,1	**Thema 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	198	11,5	**Thema 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	230	7,2	**Thema 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	220	7,6	**Thema 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	208	8,2	**Thema 2,8**
П	5-ст. мех	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	220	8,1	**Thema 3,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	210	8,6	**Thema 3,0**
П	5-мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	185	13,0	**Thema 2,5 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	185	13,0	**Thema 2,5 Turbo**
масляный фильтр – 7, подшипник передн./задн. ступицы – 40/122, амортизатор (передн./задн.) – 94/100, сцепление, комплект – 188, помпа – 50, шаровая опора – 28,							
4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	158	16,4	**Discovery 2,0**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, $см^3$	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Discovery 2,0	1989-98	У	5/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	бенз.	1994	100(136)/6000	190/3600
Discovery 2,0	1989-98	У	5/7	4521/1810/1950	2540	1985/2650	1290/1970	82	бенз.	1994	100(136)/6000	190/3600
Discovery 3,9	1989-98	У	3/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	бенз.	3947	134(182)/4750	312/3100
Discovery 3,9	1989-98	У	5/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	бенз.	3947	134(182)/4750	312/3100
Discovery 3,9	1989-98	У	5/7	4521/1810/1950	2540	1985/2650	1290/1970	82	бенз.	3947	134(182)/4750	312/3100
Discovery 4.0	1989-98	У	3/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	бенз.	3947	140(190)/4750	320/3000
Discovery 4.0	1989-98	У	5/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	бенз.	3947	140(190)/4750	320/3000
Discovery 4.0	1989-98	У	5/7	4521/1810/1950	2540	1985/2650	1290/1970	82	бенз.	3947	140(190)/4750	320/3000
Discovery 2,5 TD	1989-98	У	3/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	диз.	2496	101(137)/4200	300/1950
Discovery 2,5 TD	1989-98	У	5/5	4521/1810/1950	2540	1705/2500	1290/1970	82	диз.	2496	101(137)/4200	300/1950
Discovery 2,5 TD	1989-98	У	5/7	4521/1810/1950	2540	1985/2650	1290/1970	82	диз.	2496	101(137)/4200	300/1950
***Стоимость новых запчастей к Land Rover Discovery**, $: передн. тормозные колодки – 95, задние тормозные колодки – 90, воздушный фильтр – 15, топливный фильтр – 22, шаровая опора – 65, ремень ГРМ – 60*												
Freelander 1,8 16V	1997-03	У	3/5	4382/1757/1710	2555	1380/1960	475/1195	59	бенз.	1796	86(117)/5500	165/2750
Freelander 1,8 16V	1997-03	У	5/5	4445/1757/1710	2555	1425/2040	540/1320	59	бенз.	1796	86(117)/5600	165/2750
Freelander 2.5 V6 24V	1997-03	У	3/5	4382/1757/1710	2555	1380/1960	475/1195	59	бенз.	1796	130(177)/6250	240/4000
Freelander 2.5 V6 24V	1997-03	У	5/5	4445/1757/1710	2555	1425/2040	540/1320	59	бенз.	1796	88(120)/5000	240/4000
Freelander 2,0 Turbo	1997-03	У	3/5	4382/1757/1710	2555	1380/1960	475/1195	59	диз.	1994	72(98)/4200	210/2000
Freelander 2,0 Turbo	1997-03	У	5/5	4445/1757/1710	2555	1425/2040	540/1320	59	диз.	1994	72(98)/4200	210/2000
***Стоимость новых запчастей к Land Rover Freelander**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 83/54, воздушный фильтр – 13, топливный фильтр – 21,*												
Mazda (Япония)												
323 (BA) 1,3 16V	1994-98	X	3/5	4030/1695/1405	2505	945/1440	300	50	бенз.	1324	54(73)/5500	104/3700
323 (BA) 1,3 16V	1994-98	C	4/5	4340/1710/1420	2605	965/1440	425	50	бенз.	1324	54(73)/5500	104/3700
323 (BA) 1,5 16V	1994-98	X	3/5	4030/1695/1405	2505	980/1550	300	55	бенз.	1489	65(88)/5500	132/4000
323 (BA) 1,5 16V	1994-98	X	5/5	4240/1695/1355	2605	1115/1580	345	55	бенз.	1489	65(88)/5500	132/4000
323 (BA) 1,5 16V	1994-98	C	4/5	4340/1710/1420	2505	984/1500	425	55	бенз.	1489	65(88)/5500	132/4000
323 (BA) 1,6 16V	1994-96	X	3/5	4030/1695/1405	2605	1075/1575	300	55	бенз.	1598	65(88)/5300	132/4000
323 (BA) 1,6 16V	1994-96	C	4/5	4340/1710/1420	2605	1075/1575	425	55	бенз.	1598	65(88)/5300	132/4000
323 (BA) 1,6	1994-96	X	5/5	4235/1645/1430	2400	980/1480	345	55	бенз.	1598	63(86)/5000	125/2500
323 (BA) 1,8 16V	1994-98	X	3/5	4030/1695/1405	2505	980/1550	300	55	бенз.	1840	62(84)/6000	157/4000
323 (BA) 1,8 16V	1994-98	C	4/5	4340/1710/1420	2605	1125/1645	425	55	бенз.	1840	62(84)/6000	157/4000
323 (BA) 1,8 16V	1994-98	X	5/5	4240/1695/1355	2605	1115/1685	345	55	бенз.	1840	62(84)/6000	157/4000
323 (BA) 2,0	1994-98	X	5/5	4240/1695/1355	2605	980/1550	345	55	бенз.	1995	106(144)/6000	180/5000
323 (BA) 1,7	1994-98	C	4/5	4340/1710/1420	2605	1170/1680	425	55	диз.	1686	60(82)/4400	168/2400
***Стоимость новых запчастей к Mazda 323 (BA)**, $: передние тормозные колодки – 29, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 24/37, воздушный фильтр – 11, амортизатор (передн./задн.) – 83/92, сцепление, комплект – 166, помпа – 55, ремень ГРМ – 30, натяжной ролик ГРМ – 33*												
323 (BJ) 1,3 16V	1998-00	X	3/5	4200/1705/1410	2505	980/1500	305	50	бенз.	1324	54(73)/5500	108/4000
323 (BJ) 1,3 16V	1998-03	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1070/1585	355	50	бенз.	1324	54(73)/5500	108/4000
323 (BJ) 1,3 16V	1998-03	C	4/5	4315/1705/1410	2610	1055/1585	415	55	бенз.	1324	54(73)/5500	108/4000
323 (BJ) 1,5 16V	1998-01	X	3/5	4200/1705/1410	2505	1010/1500	305	50	бенз.	1498	65(88)/5500	132/4000
323 (BJ) 1,5 16V	1998-01	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1075/1590	355	50	бенз.	1498	65(88)/5500	132/4000
323 (BJ) 1,5 16V	1998-03	C	4/5	4315/1705/1410	2610	1065/1590	415	55	бенз.	1498	65(88)/5500	132/4000
323 (BJ) 1,6 16V	2001-03	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1095/1645	355	50	бенз.	1598	72(98)/5500	145/3700
323 (BJ) 1,6 16V	2001-03	C	4/5	4360/1705/1410	2610	1095/1645	415	55	бенз.	1598	72(98)/5500	145/3700
323 (BJ) 1,8 16V	1998-01	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1105/1625	355	50	бенз.	1840	84(114)/6000	161/4000
323 (BJ) 1,8 16V	1998-01	C	4/5	4360/1705/1410	2610	1115/1625	415	55	бенз.	1840	84(114)/6000	161/4000
323 (BJ) 2,0 16V	2001-03	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1155/1625	355	50	бенз.	1991	96(130)/6000	171/4400
323 (BJ) 2,0	1998-01	X	3/5	4035/1695/1410	2505	1105/1625	305	50	диз.	1998	52(71)/4500	128/3000
323 (BJ) 2,0	1998-01	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1150/1696	355	50	диз.	1998	52(71)/4500	128/3000
323 (BJ) 2,0	1998-01	C	4/5	4360/1705/1410	2610	1135/1675	415	55	диз.	1998	52(71)/4500	128/3000
323 (BJ) 2,0	1998-01	X	5/5	4200/1705/1410	2610	1160/1175	355	50	диз.	1998	66(90)/4500	220/1800
323 (BJ) 2,0	1998-01	C	4/5	4360/1705/1410	2610	1160/1175	415	55	диз.	1998	66(90)/4500	220/1800
323 (BJ) 2,0 16V Turbo	2001-03	X	5/5	4035/1695/1410	2505	1180/1735	355	50	диз.	1998	74(101)/4000	230/2000
323 (BJ) 2,0 16V Turbo	2001-03	X	4/5	4360/1705/1410	2610	1180/1735	415	55	диз.	1998	74(101)/4000	230/2000
***Стоимость новых запчастей к Mazda 323 (BJ)**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 25/н. д., воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 15, масляный фильтр – 6,*												
626 (GE) 1,8	1992-97	Л	5/5	4695/1750/1390	2610	1170/1675	455	60	бенз.	1840	77(105)/5500	155/4300
626 (GE) 1,8	1992-97	C	4/5	4660/1710/1520	2610	1285/1850	455	60	бенз.	1840	77(105)/5500	155/4300
626 (GE) 2,0	1992-97	Л	5/5	4695/1750/1390	2610	1245/1850	455	60	бенз.	1991	85(115)/5500	170/4500
626 (GE) 2,0	1992-97	C	4/5	4660/1710/1520	2610	1285/1850	455	60	бенз.	1991	85(115)/5500	170/4500
626 (GE) 2,0 16V	1992-97	C	5/5	4660/1710/1520	2575	1205/1760	485/1414	60	бенз.	1998	95(130)/5600	180/4900
626 (GE) 2,0 16V	1992-97	Л	5/5	4695/1750/1390	2575	1230/1780	485/1414	60	бенз.	2184	95(130)/5600	180/4900
626 (GE) 2,5	1992-97	Л	5/5	4695/1750/1390	2610	1280/1735	455	60	бенз.	2497	121(165)/5600	217/4800
626 (GE) 2,0	1992-97	C	5/5	4660/1710/1520	2610	1255/1710	455	60	диз.	1998	55(75)/4000	169/2000
626 (GE) 2,0	1992-97	У	5/5	4660/1710/1520	2670	1385/1850	485/1675	64	диз.	1998	74(101)/4000	220/1800
***Стоимость новых запчастей к Mazda 626 (GE)**, $: воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 20, масляный фильтр – 4,5, подшипник передн. ступицы – 50,*												
626 (GF) 1,8	1997-03	C	4/5	4575/1710/1430	2610	1135/1650	480	64	бенз.	1840	66(90)/5000	147/2500
626 (GF) 1,8	1997-03	У	5/5	4660/1710/1520	2670	1260/1850	540/1675	64	бенз.	1840	66(90)/5000	147/2500
626 (GF) 2,0	1997-03	C	4/5	4575/1710/1430	2610	1245/1850	480	64	бенз.	1991	85(116)/6000	173/4500
626 (GF) 2,0	1997-03	X	5/5	4575/1695/1440	2610	1155/1650	500	64	бенз.	1991	85(116)/6000	173/4500
626 (GF) 2,0	1997-03	У	5/5	4660/1710/1520	2670	1285/1850	540/1675	64	бенз.	1991	85(116)/6000	173/4500

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	158	16,4	Discovery 2,0
4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	158	16,4	Discovery 2,0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	176	11,5	Discovery 3,9
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	176	11,5	Discovery 3,9
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	176	11,5	Discovery 3,9
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	190	10,5	Discovery 4.0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	190	10,5	Discovery 4.0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	190	10,5	Discovery 4.0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	148	18,5	Discovery 2,5 TD
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	148	18,5	Discovery 2,5 TD
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	148	18,5	Discovery 2,5 TD
масляный фильтр – 17, подшипник передней ступицы – 60, задняя ступица в сборе – 105, амортизатор (передн./задн.) – 130/110, помпа – 120,							
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	215/65 R16	160	11,8	Freelander 1,8 16V
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	215/65 R16	160	11,8	Freelander 1,8 16V
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	215/65 R16	182	11,1	Freelander 2,5 V6 24V
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	215/65 R16	182	11,1	Freelander 2,5 V6 24V
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	215/65 R16	156	15,3	Freelander 2,0 Turbo
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	215/65 R16	156	15,3	Freelander 2,0 Turbo
масляный фильтр – 12, амортизатор (передн./задн.) – 303/175, шаровая опора – 22, сцепление, комплект – 441, помпа – 40, ремень ГРМ – 27							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	164	11,4	323 (BA) 1,3 16V
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	168	12,9	323 (BA) 1,3 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	173	11,8	323 (BA) 1,5 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	175	11,9	323 (BA) 1,5 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	177	12,0	323 (BA) 1,5 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	177	10,4	323 (BA) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	177	10,4	323 (BA) 1,6 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	163	н. д.	323 (BA) 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	188	9,7	323 (BA) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	194	9,8	323 (BA) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	191	10,0	323 (BA) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/60 R15	213	9,4	323 (BA) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	170	14,2	323 (BA) 1,7
топливный фильтр – 20, масляный фильтр – 4,5, подшипник передн. ступицы – 44, задн. ступица в сборе с подшипником – 150, шаровая опора – 15,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	164	13,3	323 (BJ) 1,3 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	167	14,2	323 (BJ) 1,3 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	167	14,2	323 (BJ) 1,3 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	173	11,8	323 (BJ) 1,5 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	177	11,9	323 (BJ) 1,5 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	177	11,9	323 (BJ) 1,5 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	182	11,6	323 (BJ) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/55 R15	182	11,6	323 (BJ) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	194	9,8	323 (BJ) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	194	9,8	323 (BJ) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	203	9,7	323 (BJ) 2,0 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	168	16,9	323 (BJ) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	168	16,9	323 (BJ) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	168	16,9	323 (BJ) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	178	12,2	323 (BJ) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	178	12,2	323 (BJ) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	189	12,2	323 (BJ) 2,0 16V Turbo
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	189	12,2	323 (BJ) 2,0 16V Turbo
подшипник передн./задн. ступицы – 100, шаровая опора – 30, амортизатор (передн./задн.) – 119/84, сцепление, комплект – 229, помпа – 42, ремень ГРМ – 42, натяжной ролик ГРМ – 21							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R14	191	10,1	626 (GE) 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав	диск./диск.	195/65 R14	190	10,1	626 (GE) 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14	190	10,1	626 (GE) 2,0
П	5-ст. мех./4-ст. авт	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14	200	10,4	626 (GE) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/75 R14	210	9,7	626 (GE) 2,0 16V
П	5-ст. мех	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	210	9,7	626 (GE) 2,0 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	220	8,5	626 (GE) 2,5
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	195/65 R14	160	14,7	626 (GE) 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14	160	14,7	626 (GE) 2,0
задн. ступица в сборе с подшипником – 100, шаровая опора – 160, амортизатор (передн./задн.) – 100/65, сцепление, комплект – 140, помпа – 50, ремень ГРМ – 28, натяжной ролик ГРМ – 35							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб. диск./диск.	185/65 R15, 195/60 R15	180	12,7	626 (GF) 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав	диск./бараб. диск./диск.	185/65 R15, 195/60 R15	178	12,9	626 (GF) 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	198	9,9	626 (GF) 2,0
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	198	9,9	626 (GF) 2,0
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R15, 195/60 R15	192	10,6	626 (GF) 2,0

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
626 (GF) 2,0	1997-03	C	4/5	4575/1710/1430	2610	1175/1645	480	64	бенз.	1991	100(136)/5800	181/4500
626 (GF) 2,0	1997-03	X	5/5	4575/1695/1440	2610	1175/1645	500	64	бенз.	1991	100(136)/5800	181/4500
626 (GF) 2,0	1997-03	У	5/5	4660/1710/1520	2670	1285/1850	540/1675	64	бенз.	1991	100(136)/5800	181/4500
626 (GF) 2,5	1997-03	У	5/5	4660/1710/1520	2670	1500/1775	500	64	бенз.	2497	147(200)/6500	224/4800
626 (GF) 2,0	2000-03	X	5/5	4575/1695/1440	2610	1275/1645	500	64	диз.	1998	74(101)/4000	220/1800
626 (GF) 2,0	2000-03	У	5/5	4660/1710/1520	2670	1385/1850	485/1675	64	диз.	1998	74(101)/4000	220/1800
***Стоимость новых запчастей к Mazda 626 (GF)**, $: воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 20, масляный фильтр – 4,5, подшипник передн. ступицы – 50,*												
MX-6 2,0	1992-97	K	2/4	4615/1750/1310	2610	1110/1510	404	60	бенз.	1991	86(116)/5500	173/4500
MX-6 2,5 24V	1992-97	K	2/4	4615/1750/1310	2610	1205/1510	404	60	бенз.	2497	123(165)/5600	217/4800
***Стоимость новых запчастей к Mazda MX-6**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 48/29, воздушный фильтр – 19, топливный фильтр – 15, масляный фильтр – 7,*												
Xedos 6 1,6 16V	1991-00	C	4/5	4560/1695/1350	2610	1140/1645	405	60	бенз.	1598	79(107)/6200	138/3600
Xedos 6 2,0 24V	1991-00	C	4/5	4560/1695/1350	2610	1190/1710	405	60	бенз.	1995	103(140)/6000	170/5000
***Стоимость новых запчастей к Mazda Xedos 6**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 36/30, воздушный фильтр – 18, топливный фильтр – 14, масляный фильтр – 3,*												
Xedos 9 2,0 24V	1993-02	C	4/5	4825/1770/1390	2750	1415/1940	420	68	бенз.	2497	123(167)/6000	212/4900
Xedos 9 2,3 24V Turbo	1993-02	C	4/5	4825/1770/1390	2750	1500/1950	420	68	бенз.	2255	155(211)/5300	290/3700
Xedos 9 2,5 24V	1993-02	C	4/5	4825/1770/1390	2750	1415/1940	420	68	бенз.	1995	105(143)/6000	176/4900
***Стоимость новых запчастей к Mazda Xedos 9**, $: передние тормозные колодки – 47, задние тормозные колодки – 43, воздушный фильтр – 16, топливный фильтр – 25, ремень ГРМ – 56, натяжной ролик ГРМ – 47*												
Mercedes-Benz (Германия)												
A 140	1998-04	X	5/5	3605/1719/1575	2425	1030/1490	390/1740	54	бенз.	1397	60(82)/5000	130/3750
A 160	1998-04	X	5/5	3605/1719/1575	2425	1030/1490	390/1740	54	бенз.	1598	75(102)/5250	150/4000
A 190	1999-04	X	5/5	3605/1719/1575	2425	1030/1490	390/1740	54	бенз.	1898	92(125)/5500	180/4000
A 210 2,1 16V	2002-04	X	5/5	3605/1719/1575	2425	1030/1490	390/1740	54	бенз.	2084	103(140)/5500	205/4000
A 170 16V	1999-04	X	5/5	3605/1719/1575	2425	1030/1490	390/1740	54	диз.	1689	55(75)/3600	160/1500
A 170 16V	1999-04	X	5/5	3605/1719/1575	2425	1030/1490	390/1740	54	диз.	1689	70(95)/4200	180/1600
***Стоимость новых запчастей к Mercedes-Benz A-Klasse**, $: передн. торм. колодки – 71, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 72/55, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 74, сцепление, комплект – 340, помпа – 57, цепь ГРМ – 30, натяжной механизм ГРМ – 60*												
190 E	1988-93	C	4/5	4448/1690/1375	2665	1160/1660	410	55	бенз.	1797	80(109)/5500	150/3700
190 E	1982-88	C	4/5	4448/1690/1375	2665	1180/1680	410	55	бенз.	1996	90(122)/5300	175/3500
190 E	1982-88	C	4/5	4448/1690/1375	2665	1180/1680	410	55	бенз.	1996	87(118)/5300	175/3500
190 E	1982-88	C	4/5	4448/1690/1397	2665	1240/1740	410	55	бенз.	2298	100(136)/5200	200/3500
190 E	1985-86	C	4/5	4448/1690/1397	2665	1240/1740	410	55	бенз.	2298	125(170)/5200	н. д.
190 E	1988-93	C	4/5	4448/1690/1397	2665	1240/1740	410	55	бенз.	2298	97(132)/5200	200/3500
190 E	1986-93	C	4/5	4448/1690/1397	2665	1240/1740	410	55	бенз.	2298	118(160)/5200	н. д.
190 E	до 1993	C	4/5	4430/1706/1361	2665	1300/1800	410	70	бенз.	2498	143(195)/6750	235/5000
190 E	1982-93	C	4/5	4430/1706/1361	2665	1300/1800	410	70	бенз.	2498	173(235)/6750	235/5000
190 E	1988-93	C	4/5	4448/1690/1375	2665	1290/1790	410	55	бенз.	2597	118(160)/5800	220/4600
190 D	1982-88	C	4/5	4448/1690/1375	2665	1180/1680	410	55	диз.	1997	55(75)/4600	126/2700
190 D	1982-93	C	4/5	4448/1690/1375	2665	1250/1750	410	55	диз.	2497	69(94)/4600	158/2600
190 D	1982-88	C	4/5	4448/1690/1390	2665	1300/1800	410	55	диз.	2497	90(122)/4600	231/2400
190 D	1988-93	C	4/5	4448/1690/1390	2665	1300/1800	410	55	диз.	2497	93(126)/4600	231/2400
***Стоимость новых запчастей к Mercedes-Benz C-Klasse (W 201)**, $: передние тормозные колодки – 36, задние тормозные колодки (диск./стоян.торм.) – 20/35, воздушный фильтр – 12, сцепление (комплект) – 170, помпа – 80, шаровая опора – 20, цепь ГРМ – 3*												
C 180	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1275/1830	430	62	бенз.	1799	90(122)/5500	170/4200
C 180	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1335/1920	465/1510	62	бенз.	1799	90(122)/5500	170/4200
C 200	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1290/1845	430	62	бенз.	1998	100(136)/5500	190/3700
C 200	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1345/1930	465/1510	62	бенз.	1998	100(136)/5500	190/3700
C 200	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1290/1845	430	62	бенз.	1998	132(180)/5300	260/2500
C 200	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1345/1930	465/1510	62	бенз.	1998	132(180)/5300	260/2500
C 230	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1345/1890	430	62	бенз.	2295	142(193)/5300	280/2500
C 230	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1425/1980	465/1510	62	бенз.	2295	142(193)/5300	280/2500
C 240	1997-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1345/1900	430	62	бенз.	2398	125(170)/5900	225/3000
C 240	1997-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1395/1970	465/1510	62	бенз.	2398	125(170)/5900	225/3000
C 280	1997-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1355/1910	430	62	бенз.	2799	145(197)/5800	265/3000
C 280	1997-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1405/1970	465/1510	62	бенз.	2799	145(197)/5800	265/3000
C 43 AMG	1997-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1495/1970	430	62	бенз.	4266	225(306)/5850	410/3250
C 43 AMG	1997-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1535/2010	465/1510	62	бенз.	4266	225(306)/5850	410/3250
C 200 D	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1380/1860	430	62	диз.	1997	55(75)/4600	130/2000
C 200 D	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1380/1860	465/1510	62	диз.	1997	55(75)/4600	130/2000
C 220 D	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1325/1880	430	62	диз.	2155	70(95)/5000	150/3100
C 220 D	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1375/1960	465/1510	62	диз.	2155	70(95)/5000	150/3100
C 220 TD	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1340/1890	430	62	диз.	2151	92(125)/4200	300/1800
C 220 TD	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1390/1970	465/1510	62	диз.	2151	92(125)/4200	300/1800
C 250 TD	1993-00	C	4/5	4515/1725/1430	2690	1405/1960	430	62	диз.	2497	110(150)/4400	280/1800
C 250 TD	1993-00	У	5/5	4515/1725/1470	2690	1445/2000	465/1510	62	диз.	2497	110(150)/4400	280/1800
***Стоимость новых запчастей к Mercedes C-Klasse (W 202)**, $: передн. торм. колодки – 27, задн. торм. колодки – 42, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 19, масляный фильтр – 6, рулевой механизм – 700, цепь ГРМ – 30*												
E 200	1985-95	C	4/5	4800/1800/1440	3830	1365/1940	520	65	бенз.	1998	100(136)/5500	190/3700

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	208	9,6	**626 (GF) 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	208	9,6	**626 (GF) 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	202	10,5	**626 (GF) 2,0**
4×4	4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	220	н. д.	**626 (GF) 2,5**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	185	11,5	**626 (GF) 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	175	13,5	**626 (GF) 2,0**
задн. ступица в сборе с подшипником – 100, шаровая опора – 160, амортизатор (передн./задн.) – 100/65, сцепление, комплект – 140, помпа – 50, ремень ГРМ – 28, натяжной ролик ГРМ – 35							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/65 R15	204	10,4	**MX-6 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/65 R15	220	8,5	**MX-6 2,5 24V**
подшипник передн./задн. ступицы – 83/165, шаровая опора – 19, амортизатор (передн./задн.) – 108/85, сцепление, комплект – 293, помпа – 115, ремень ГРМ – 73, натяжной ролик ГРМ – 112							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	184/175	11,9	**Xedos 6 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	214/201	9,4	**Xedos 6 2,0 24V**
подшипник передн./задн. ступицы – 72/212, амортизатор (передн./задн.) – 169/169, шаровая опора – 15, сцепление, комплект – 232, помпа – 83, ремень ГРМ – 20							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	220/210	8,6	**Xedos 9 2,0 24V**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	230	9,4	**Xedos 9 2,3 24V Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	202	10,7	**Xedos 9 2,5 24V**
масляный фильтр – 4, подшипник передн./задн. ступицы – 40/88, амортизатор (передн./задн.) – 113/113, сцепление, комплект – 340, помпа – 252, шаровая опора с рычагом – 103,							
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/50 R15	170	12,9	**A 140**
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/50 R15	180	10,8	**A 160**
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R16	198	8,8	**A 190**
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/40 R17	203	8,2	**A 210 2,1 16V**
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/50 R15	162	15,1	**A 170 16V**
П	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/50 R15	180	12,1	**A 170 16V**
масляный фильтр – 8, шаровая опора – 44, амортизатор (передн./задн.) – 127/181, подшипник передн./задн. ступицы – 51/53, рулевая рейка – 680,							
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	185	12,3	**190 E**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	195	10,9	**190 E**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	190	10,9	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	200	10,6	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	230	7,5	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	197	10,6	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	212	9,2	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	205/55 R15	230	7,7	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	205/55 R15	250	7,1	**190 E**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	212	9,2	**190 E**
3	4-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	160	18,1	**190 D**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	174	15,1	**190 D**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	192	11,5	**190 D**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	назав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	195	11,5	**190 D**
топливный фильтр – 30, масляный фильтр – 8, подшипник передней ступицы – 32, подшипник задней ступицы – 52, амортизатор (передн./задн.) – 85/55,							
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	193	12	**C 180**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	190	12,5	**C 180**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	203	11,0	**C 200**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	11,3	**C 200**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	225	н. д.	**C 200**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	225	н. д	**C 200**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	8,4	**C 230**
3	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	226	8,5	**C 230**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	218	9,3	**C 240**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	216	9,5	**C 240**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	232	8,3	**C 280**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	8,8	**C 280**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/45 R17, 245/40 R17	250	6,5	**C 43 AMG**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/45 R17, 245/40 R17	250	6,5	**C 43 AMG**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	160	18,4	**C 200 D**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	160	18,4	**C 200 D**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	175	16,3	**C 220 D**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	173	16,6	**C 220 D**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	198	10,5	**C 220 TD**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	11,0	**C 220 TD**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	203	10,2	**C 250 TD**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	10,5	**C 250 TD**
подшипник передн./задн. ступицы – 38/40, амортизатор (передн./задн.) – 65/66, сцепление, комплект – 180, помпа – 160, шаровая опора – 42,							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	205	11,4	**E 200**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
E 200	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1485/2140	600/1975	70	бенз.	1998	100(136)/5500	190/3700
E 240	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1375/1950	520	65	бенз.	2398	125(170)/5900	225/3000
E 240	1985-95	У	4/5	4800/1800/1482	3830	1515/2170	600/1975	70	бенз.	2398	125(170)/5900	225/3000
E 280	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	2465/2070	520	80	бенз.	2799	150(204)/5700	270/3000
E 280	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1665/2290	600/1975	80	бенз.	2799	150(204)/5700	270/3000
E 280	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1575/2180	520	80	бенз.	2799	150(204)/5700	270/3000
E 320	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1505/2110	520	80	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 320	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1595/2200	520	80	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 320	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1595/2250	600/1975	80	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 320	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1695/2310	600/1975	80	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 430	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1575/2180	520	80	бенз.	4266	205(279)/5750	400/3000
E 430	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1655/2290	600/1975	80	бенз.	4266	205(279)/5750	400/3000
E 220 D	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1385/1960	520	70	диз.	2155	70(95)/5000	150/3100
E 290 TD	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1465/2040	520	65	диз.	2874	95(129)/4000	300/1800
E 290 TD	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1575/2230	600/1975	70	диз.	2874	95(129)/4000	300/1800
E 320 TD	1985-95	С	4/5	4800/1800/1440	3830	1575/2130	520	65	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
E 320 TD	1985-95	У	5/5	4800/1800/1482	3830	1655/2310	600/1975	70	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
Стоимость новых запчастей к Mercedes E-Klasse (W124), $: торм. колодки (передн./задн.) – 36/32, воздушный фильтр – 13, топливный фильтр – 28,												
E 200	1995-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1465/2040	520	65	бенз.	1998	120(163)/5300	230/2500
E 200	1996-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1565/2220	600/1975	70	бенз.	1998	120(163)/5300	230/2500
E 200	1996-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1565/2220	600/1975	70	бенз.	1998	120(163)/5300	230/2500
E 240	1995-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1515/2090	520	65	бенз.	2597	125(170)/5500	240/4500
E 240	1996-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1605/2260	600/1975	70	бенз.	2597	125(170)/5500	240/4500
E 240	1996-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1605/2260	600/1975	70	бенз.	2597	125(170)/5500	240/4500
E 280	1995-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1535/2140	520	65	бенз.	2799	150(204)/5700	270/3000
E 280	1996-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1625/2280	600/1975	70	бенз.	2799	150(204)/5700	270/3000
E 280	1996-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1625/2280	600/1975	70	бенз.	2799	150(204)/5700	270/3000
E 320	1995-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1555/2160	520	65	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 320	1996-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1645/2300	600/1975	70	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 320	1996-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1645/2300	600/1975	70	бенз.	3199	165(224)/5600	315/3000
E 430	1997-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1605/2210	520	65	бенз.	4266	205(279)/5750	400/3000
E 430	1997-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1750/2330	600/1975	70	бенз.	4266	205(279)/5750	400/3000
E 430	1997-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1750/2330	600/1975	70	бенз.	4266	205(279)/5750	400/3000
E 55 AMG	1997-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1635/2210	520	65	бенз.	5439	260(354)/5500	530/3000
E 55 AMG	1997-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1735/2310	600/1975	70	бенз.	5439	260(354)/5500	530/3000
E 55 AMG	1997-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1735/2310	600/1975	70	бенз.	5439	260(354)/5500	530/3000
E 220 D	1995-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1515/2090	520	65	диз.	2148	85(116)/4200	250/1400
E 220 CDI	1995-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1515/2090	520	65	диз.	2148	105(143)/4200	315/1800
E 220 CDI	1996-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1615/2270	600/1975	70	диз.	2148	105(143)/4200	315/1800
E 220 CDI	1996-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1615/2270	600/1975	70	диз.	2148	105(143)/4200	315/1800
E 270 CDI	2000-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1555/2130	520	65	диз.	2685	125(170)/4200	370/1600
E 270 CDI	2000-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1655/2310	600/1975	70	диз.	2685	125(170)/4200	370/1600
E 270 CDI	2000-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1655/2310	600/1975	70	диз.	2685	125(170)/4200	370/1600
E 320 TD	2000-02	С	4/5	4820/1800/1440	2835	1585/2160	520	65	диз.	3224	145(197)/4200	470/1800
E 320 TD	2000-02	У	5/5	4840/1800/1510	2835	1685/2320	600/1975	70	диз.	3224	145(197)/4200	470/1800
E 320 TD	2000-02	У	5/7	4840/1800/1510	2835	1685/2320	600/1975	70	диз.	3224	145(197)/4200	470/1800
Стоимость новых запчастей к Mercedes E-Klasse (W210), $: передн. тормозные колодки – 104, задн. тормозные колодки – 60, воздушный фильтр – 42, топливный фильтр – 52,												
G 230	1978-92	К	3/5	3995/1700/1945	2400	1880/2500	800/1750	68	бенз.	2299	92(125)/5000	192/4000
G 230	1988-92	К	3/5	4110/1700/1925	2400	1885/2600	800/1750	68	бенз.	2299	92(125)/5000	192/4000
G 250D	1978-92	К	3/5	3995/1700/1945	2400	1880/2500	800/1750	68	диз.	2497	62(84)/н. д.	н. д.
G 250D	1988-92	К	3/5	4100/1700/1925	2400	1885/2600	800/1750	68	диз.	2497	69(94)/н. д.	н. д.
G 280	1978-91	У	5/5	4405/1700/1925	2850	2030/2800	800/1750	68	бенз.	2746	110(150)/н. д.	н. д.
G 300D	1978-91	У	5/5	4405/1700/1925	2850	2030/2800	800/1750	68	диз.	2998	65(88)/4400	172/2400
G 300	1990-94	У	5/5	4635/1960/1940	2850	2200/2950	480/2250	82	бенз.	2960	125(170)/5600	255/4400
G 300D	1990-94	У	5/5	4635/1960/1940	2850	2200/2950	480/2250	82	диз.	2996	83(113)/н. д.	н. д.
G 290D	1994	У	5/5	4180/1690/1942	2400	2120/2750	240/1580	96	диз.	2874	70(95)/ н. д.	н. д.
G 290D	1994	У	5/7	4630/1690/1942	2850	2120/2750	480/2250	96	диз.	2874	70(95)/ н. д.	н. д.
G 300TD	1996	У	5/5	4180/1690/1942	2400	2120/2750	240/1580	96	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
G 300TD	1996	У	5/7	4630/1690/1942	2850	2120/2750	480/2250	96	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
G 320	1994	У	5/5	4180/1690/1942	2400	2120/2750	240/1580	96	бенз.	3199	155(211)/ н. д.	н. д.
G 320	1994	У	5/7	4630/1690/1942	2850	2120/2750	480/2250	96	бенз.	3199	155(211)/ н. д.	н. д.

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	198	12,2	E 200
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	223	9,6	E 240
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	216	10,5	E 240
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	234	8,5	E 280
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	220	9,9	E 280
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	226	9,1	E 280
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	238	7,7	E 320
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	234	8,0	E 320
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	8,5	E 320
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	225	8,8	E 320
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	215/55 R16	250	6,6	E 430
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	215/55 R16	243	6,9	E 430
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	180	17,0	E 220 D
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	11,5	E 290 TD
3	*5-ст. мех./4-ст. авт.*	*незав./незав.*	*диск. вент./диск.*	*205/65 R16*	190	*12,2*	*E 290 TD*
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	220	8,9	E 320 TD
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	215	9,4	E 320 TD
масляный фильтр – 6,2, подшипник передн./задн. ступицы – 25/44, амортизатор (передн./задн.) – 88/56, шаровая опора – 19, сцепление, комплект – 200, помпа – 79, цепь ГРМ – 80							
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	222	9,7	E 200
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	212	10,1	E 200
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	212	10,1	E 200
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	229	9,3	E 240
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	219	9,5	E 240
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	219	9,5	E 240
3/4×4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	230	8,9	E 280
3/4×4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	223	9,2	E 280
3/4×4	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	223	9,2	E 280
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	238	7,9	E 320
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	230	8,7	E 320
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	230	8,7	E 320
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/45 R17	250	6,6	E 430
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/45 R17	243	6,9	E 430
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/45 R17	243	6,9	E 430
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	235/40 R18, 265/35 R18	250	5,7	E 55 AMG
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	235/40 R18, 265/35 R18	250	5,9	E 55 AMG
3/4×4	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	235/40 R18, 265/35 R18	250	5,9	E 55 AMG
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	199	12,5	E 220 D
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	213	10,4	E 220 CDI
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	205	10,9	E 220 CDI
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	205	10,9	E 220 CDI
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	225	9,0	E 270 CDI
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	215	9,5	E 270 CDI
3	6-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	215	9,5	E 270 CDI
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	230	8,3	E 320 TD
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	227	8,8	E 320 TD
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	227	8,8	E 320 TD
масляный фильтр – 15, подшипник передней ступицы – 90, подшипник задней ступицы – 80, амортизатор (передн./задн.) – 190/190, помпа – 300, шаровая опора – 90, цепь ГРМ – 205							
П/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R15	145	17,1	G 230
П/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R15	145	17,1	G 230
П/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R15	125	29,1	G 250D
П/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R15	125	29,1	G 250D
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	155	17,5	G 280
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	127	29,1	G 300D
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	165	14,6	G 300
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	157	н. д.	G 300D
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	124	н. д.	G 290D
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	124	н. д.	G 290D
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	164	15,7	G 300TD
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16	164	15,7	G 300TD
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	178	н. д.	G 320
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	205/65 R16	178	н. д.	G 320

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
G 230	1996	У	5/7	4180/1690/1942	2400	2030/2710	240/1580	96	бенз.	2298	93(127)/ н. д.	н. д.
G 300	1996	У	5/7	4180/1690/1942	2400	2030/2710	240/1580	96	бенз.	2996	125(170)/5500	190/4000
G 300TD	1996	К	2/5	4280/1760/1940	2400	2175/2750	240/1580	96	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
G 300TD	1996	У	3/5	4280/1760/1940	2400	2175/2750	240/1580	96	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
G 300TD	1996	У	5/7	4680/1760/1940	2850	2250/2910	480/2250	96	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
G 350D	1996	У	5/7	4630/1690/1942	2850	2250/2910	480/2250	96	диз.	3449	100(136)/ н. д.	н. д.
G 320	1996	У	5/7	4630/1690/1942	2850	2250/2910	480/2250	96	бенз.	3199	155(211)/5600	306/3750
G 500	1998	У	5/7	4180/1690/1942	2400	2250/2910	480/2250	96	бенз.	4973	177(240)/ н. д.	350/3500
G 500	1998	У	5/7	4180/1690/1942	2400	2250/2910	480/2250	96	бенз.	4973	220(299)/5500	480/3000
Стоимость новых запчастей к Mercedes G-Klasse (W463), *$: передн. торм. колодки – 100, задн. торм. колодки – 116, воздушный фильтр – 64, топливный фильтр – 59,*												
S 280	1991-98	С	4/5	5113/1886/1497	3040	1890/2550	550	100	бенз.	2799	142(193)/5500	270/3750
S 320	1991-98	С	4/5	5113/1886/1497	3040	1890/2550	550	100	бенз.	3199	170(231)/5800	310/4100
S 420	1991-98	С	4/5	5113/1886/1497	3040	1990/2650	550	100	бенз.	4196	205(279)/5700	400/3900
S 500	1991-98	С	4/5	5113/1886/1497	3040	2000/2650	550	100	бенз.	4973	235(320)/5600	470/3900
S 600	1991-98	С	4/5	5113/1886/1497	3040	2180/2710	550	100	бенз.	5987	290(395)/5200	570/3800
S 300	1991-98	С	4/5	5113/1886/1497	3040	1940/1590	550	100	диз.	2996	130(177)/4400	330/1600
Стоимость новых запчастей к Mercedes S-Klasse (W140), *$: передн. торм. колодки – 125, задн. торм. колодки – 80, воздушный фильтр – 30, топливный фильтр – 52,*												
Mitsubishi (Япония)												
Carisma 1,6 16V	1995-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1280/1715	460	60	бенз.	1597	76(103)/6000	141/4500
Carisma 1,8 16V	1995-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1280/1715	460	60	бенз.	1834	85(116)/5500	162/4500
Carisma 1,8 16V	1995-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1280/1715	460	60	бенз.	1834	103(140)/6500	167/5000
Carisma 1,8 16V GDI	1997-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1310/1745	460	60	бенз.	1834	90(122)/5500	174/3750
Carisma 1,8 16V GDI	1997-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1310/1745	460	60	бенз.	1834	92(125)/5500	174/3750
Carisma 1,9 Turbo	1995-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1360/1795	460	60	диз.	1870	75(102)/4000	215/1700
Carisma 1,9 Turbo	1995-05	С	4/5	4475/1710/1410	2550	1360/1795	460	60	диз.	1870	85(115)/4000	265/1800
Стоимость новых запчастей к Mitsubishi Carisma, *$: передн. торм. колодки – 602, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 467/57, воздушный фильтр – 122, топливный фильтр – 537,*												
Eclipse I 2,0 16V	1989-95	К	2/2+2	4375/1735/1290	2510	1320/1750	470	64	бенз.	1997	107(145)/6000	177/5000
Eclipse I 2,0 16V	1989-95	К	2/2+2	4375/1735/1220	2510	1320/1750	н. д.	64	бенз.	1996	104(142)/6000	176/4800
Eclipse I 2,0 16V	1989-95	К	2/2+2	4375/1735/1290	2510	1315/1420	470	64	бенз.	1997	157(213)/6000	290/3000
Eclipse I 2,0 16V	1989-95	К	2/2+2	4375/1735/1220	2510	1315/1420	н. д.	64	бенз.	1997	157(208)/6000	290/3000
Стоимость новых запчастей к Mitsubishi Eclipse I, *$: передн. торм. колодки – 32, задн. торм. колодки – 24, воздушный фильтр – 20, топливный фильтр – 32, масляный фильтр – 5,*												
Eclipse II 2,0 16V	1994-00	Х	3/2+2	4375/1735/1290	2510	1320/1750	470	64	бенз. R4	1996	104(145)/6000	176/4800
Eclipse II Spider 2,0 16V	1994-00	КБ	2/2+2	4375/1735/1220	2510	1380/1750	н. д.	64	бенз. R4	1996	104(145)/6000	176/4800
Eclipse II 2,0 16V Turbo	1994-00	Х	3/2+2	4375/1735/1290	2510	1420/1750	470	64	бенз. R4	1997	157(208)/н. д.	298/н. д
Eclipse II Spider 2,0 16V Turbo	1994-00	КБ	2/2+2	4375/1735/1220	2510	1380/1750	н. д.	64	бенз. R4	1996	157(208)/н. д.	298/н. д
Eclipse II 2,0 16V Turbo	1994-00	Х	3/2+2	4375/1735/1220	2510	1320/1750	470	64	бенз. R4	1997	157(213)/6000	290/3000
Eclipse II Spider 2,0 16V Turbo	1994-00	КБ	2/2+2	4375/1735/1220	2510	1380/1750	н. д.	64	бенз. R4	1996	157(213)/6000	290/3000
Стоимость новых запчастей к Mitsubishi Eclipse II, *$: передн. торм. колодки – 35, задн. торм. колодки – 40, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 24, масляный фильтр – 5, ремень ГРМ – 42, натяжители ремня – 39*												
Galant (E50) 1,8 16V	1992-96	С	4/5	4620/1730/1405	2635	1145/1705	450/660	64	бенз.	1834	93(126)/6000	161/4500
Galant (E50) 1,8 16V	1992-96	Х	5/5	4620/1730/1405	2635	1195/1745	450/660	64	бенз.	1834	93(126)/6000	161/4500
Galant (E50) 2,0 16V	1992-96	С	4/5	4620/1730/1405	2635	1235/18505	450/660	64	бенз.	1997	100(137)/6000	178/4500
Galant (E50) 2,0 16V	1992-96	Х	5/5	4620/1730/1405	2635	1195/1745	450/660	64	бенз.	1997	100(137)/6000	178/4500
Galant (E50) 2,0 24V	1992-96	С	4/5	4620/1730/1405	2635	1145/1705	450/660	64	бенз.	1999	110(150)/6000	181/4500
Galant (E50) 2,0 24V	1992-96	Х	5/5	4620/1730/1405	2635	1195/1745	450/660	64	бенз.	1999	110(150)/6000	181/4500
Galant (E50) 2,5 24V	1992-96	С	4/5	4620/1730/1405	2635	1145/1705	450/660	64	бенз.	2497	125(170)/5750	223/4500
Galant (E50) 2,5 24V	1992-96	Х	5/5	4620/1730/1405	2635	1195/1745	450/660	64	бенз.	2497	125(170)/575	223/4500
Galant (E50) 2,0	1992-96	С	4/5	4620/1730/1405	2635	1145/1705	450/660	64	диз.	1998	66(90)/4500	202/2500
Galant (E50) 2,0	1992-96	Х	5/5	4620/1730/1405	2635	1195/1745	450/660	64	диз.	1998	66(90)/4500	202/2500
Стоимость новых запчастей к Mitsubishi Galant (E50), *$: передн. торм. колодки – 31, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 28/32, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 20, помпа – 39, рулевая рейка – 450, ремень ГРМ – 23, натяжной ролик – 39*												
Pajero 2,4	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	бенз.	2351	107(145)/5500	206/2750
Pajero 2,4	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	бенз.	2351	107(145)/5500	206/2750
Pajero 2,4	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	бенз.	2351	107(145)/5500	206/2750
Pajero 3,0	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	бенз.	2972	130(177)/5000	265/4500
Pajero 3,0	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	бенз.	2972	130(177)/5000	265/4500
Pajero 3,0	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	бенз.	2972	130(177)/5000	265/4500
Pajero 3,5	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	бенз.	3497	143(194)/5000	313/3500
Pajero 3,5	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	бенз.	3497	143(194)/5000	313/3500
Pajero 3,5	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	бенз.	3497	143(194)/5000	313/3500
Pajero 3,5	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	бенз.	3497	153(208)/5000	300/3500
Pajero 3,5	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	бенз.	3497	153(208)/5000	300/3500
Pajero 3,5	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	бенз.	3497	153(208)/5000	300/3500
Pajero 3,5	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	бенз.	3497	180(245)/5500	343/2500
Pajero 3,5	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	бенз.	3497	180(245)/5500	343/2500
Pajero 3,5	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	бенз.	3497	180(245)/5500	343/2500

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16, 255/65 R16	145	н. д.	**G 230**
П/4×4	5-ст. мех./4-5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16, 255/65 R16	165	н. д.	**G 300**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16, 255/65 R16	164	14,2	**G 300TD**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16, 255/65 R16	164	14,2	**G 300TD**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16, 255/65 R16	164	14,2	**G 300TD**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./бараб., диск. вент./диск.	205/65 R16, 255/65 R16	145	н. д.	**G 350D**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	255/65 R16	175	10,9	**G 320**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	255/65 R16	180	н. д.	**G 500**
П/4×4	5-ст. мех./5-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент./диск.	255/65 R16	200	9,0	**G 500**
масляный фильтр – 12, подшипник передн. ступицы – 98, подшипник задн. ступицы – 144, амортизатор (передн./задн.) – 264/260, помпа – 424, цепь ГРМ – 160							
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/60 R16	215	10,8	**S 280**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/60 R16	225	8,9	**S 320**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/60 R16	245	8,3	**S 420**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/60 R16	250	7,3	**S 500**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/60 R16	250	6,6	**S 600**
3	5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/60 R16	206	11,2	**S 300**
масляный фильтр – 22, подшипник передн./задн. ступицы – 65/139, амортизатор (передн./задн.) – 225/756, помпа – 500, шаровая опора – 70, цепь ГРМ – 191, башмак натяжителя – 60							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	190	12,4	**Carisma 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	200	10,2	**Carisma 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR14	215	9,2	**Carisma 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	200	10,4	**Carisma 1,8 16V GDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	205	9,4	**Carisma 1,8 16V GDI**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	190	11,9	**Carisma 1,9 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14, 195/60 R15	195	10,4	**Carisma 1,9 Turbo**
масляный фильтр – 68, подшипник передн./задн. ступицы – 406/773, рычаг передний в сборе – 1322, шаровая опора –112, амортизатор (передн./задн.) – 797/595, помпа – 1134							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R16	220	9,4	**Eclipse I 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/70 R14, 195/60 R15, 205/55 R16	220	9,4	**Eclipse I 2,0 16V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 205/55 R16	220	9,4	**Eclipse I 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 205/55 R16	220	9,4	**Eclipse I 2,0 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 45/145, сцепление, комплект – 138, помпа – 64, шаровая опора – 15, рулевая рейка – 900, ремень ГРМ – 33, натяжной ролик – 25							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	220	9,4	**Eclipse II 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	220	9,4	**Eclipse II Spider 2,0 16V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 205/55 R16	н. д.	н. д.	**Eclipse II 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15, 205/55 R16	н. д.	н. д.	**Eclipse II Spider 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	н. д.	н. д.	**Eclipse II 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	н. д.	н. д.	**Eclipse II Spider 2,0 16V Turbo**
подшипник передн./задн. ступицы – 135/82, амортизатор (передн./задн.) – 122/116, сцепление, комплект – 335, помпа – 72, шаровая опора – 22, рулевая рейка – 380,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	185/70 R14, 195/65 R14	200	10,1	**Galant (E50) 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	185/70 R14, 195/65 R14	200	10,1	**Galant (E50) 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14, 195/65 R14	210	9,7	**Galant (E50) 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14, 195/65 R14	210	9,7	**Galant (E50) 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14, 195/65 R14	215	9,0	**Galant (E50) 2,0 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14, 195/65 R14	215	9,0	**Galant (E50) 2,0 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14, 195/65 R14	216	8,9	**Galant (E50) 2,5 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/70 R14, 195/65 R14	216	8,9	**Galant (E50) 2,5 24V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	185/70 R14, 195/65 R14	180	13,9	**Galant (E50) 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	185/70 R14, 195/65 R14	180	13,9	**Galant (E50) 2,0**
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. ступицы – 100/115, амортизатор (передн./задн.) – 66/65, шаровая опора – 20, сцепление, комплект – 136,							
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	160	16,2	**Pajero 2,4**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	160	16,2	**Pajero 2,4**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	160	16,2	**Pajero 2,4**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	175	11,1	**Pajero 3,0**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	175	11,1	**Pajero 3,0**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	175	11,1	**Pajero 3,0**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	185	9,9	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	185	9,9	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	185	9,9	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	185	9,9	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	185	9,9	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	185	9,9	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R16	190	10,0	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R16	190	10,0	**Pajero 3,5**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R16	190	10,0	**Pajero 3,5**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Pajero 3,5 Evolution	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	бенз.	3497	206(280)/6500	380/3800
Pajero 3,5 Evolution	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	бенз.	3497	206(280)/6500	380/3800
Pajero 3,5 Evolution	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	бенз.	3497	206(280)/6500	380/3800
Pajero 2,5 TD	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	диз.	2477	62(85)/4000	196/2000
Pajero 2,5 TD	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	диз.	2477	62(85)/4000	196/2000
Pajero 2,5 TD	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	диз.	2477	62(85)/4000	196/2000
Pajero 2,8	1991-99	КБ	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	310/1000	92	диз.	2835	92(125)/4000	292/2000
Pajero 2,8	1991-99	У	3/5	4075/1695/1830	2420	1625/2510	330/1100	92	диз.	2835	92(125)/4000	292/2000
Pajero 2,8	1991-99	У	5/5	4725/1785/1900	2725	1720/2650	1350/2600	92	диз.	2835	92(125)/4000	292/2000
***Стоимость новых запчастей к Mitsubishi**, $: передн. тормозн. колодки – 100, задн. тормозн. колодки – 100, воздушный фильтр – 23, топливный фильтр – 42, масляный фильтр – 21,*												
Space Wagon 1.8	1991-98	MB	5/7	4515/1695/1580	2720	1320/1950	178/676	60	бенз.	1834	90(122)/6000	161/4500
Space Wagon 2.0	1991-98	MB	5/7	4515/1695/1580	2720	1320/1950	178/676	60	бенз.	1998	98(133)/6000	175/4500
Space Wagon 1.8 TD	1991-98	MB	5/7	4515/1695/1580	2720	1320/1950	178/676	60	диз.	1795	55(75)/4500	146/2500
Space Wagon 2.0 TD	1991-98	MB	5/7	4515/1695/1580	2720	1340/1950	178/676	60	диз.	1998	60(82)/4500	172/2500
***Стоимость новых запчастей к Mitsubishi Space Wagon**, $: передние тормозные колодки – 44, задние тормозные колодки – 26, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 17, рулевая рейка – 740, ремень ГРМ – 23, натяжной ролик ГРМ – 40*												
Nissan (Япония)												
Almera 1,4 16V	1995-00	X	3/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	бенз.	1392	64(87)/6000	116/4000
Almera 1,4 16V	1995-00	X	5/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	бенз.	1392	64(87)/6000	116/4000
Almera 1,4 16V	1995-00	C	4/5	4320/1690/1390	2535	1070/1545	440	50	бенз.	1392	64(87)/6000	116/4000
Almera 1,6 16V	1995-00	X	3/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	бенз.	1597	73(99)/6000	136/4000
Almera 1,6 16V	1995-00	X	5/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	бенз.	1597	73(99)/6000	136/4000
Almera 1,6 16V	1995-00	C	4/5	4320/1690/1390	2535	1070/1545	440	50	бенз.	1597	73(99)/6000	136/4000
Almera 2,0 16V	1995-00	X	3/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	бенз.	1998	105(143)/6400	178/4800
Almera 2,0 16V	1995-00	X	5/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	бенз.	1998	105(143)/6400	178/4800
Almera 2,0 Turbo	1995-00	X	3/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	диз.	1974	66(90)/4400	177/2400
Almera 2,0 Turbo	1995-00	X	5/5	4120/1690/1390	2535	1035/1545	340	50	диз.	1974	66(90)/4400	177/2400
***Стоимость новых запчастей к Nissan Almera**, $: передн. торм. колодки – 26, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 20/25, воздушный фильтр – 16, топливный фильтр – 9, цепь ГРМ – 92*												
Maxima 2,0	1994-00	C	4/5	4770/1770/1420	2700	1310/2005	440	70	бенз.	1995	103(140)/6400	177/4400
Maxima 2,0	1997-00	У	5/5	4800/1770/1450	2700	1440/2005	440/н. д.	70	бенз.	1995	103(140)/6400	177/4400
Maxima 2,5	1994-00	C	4/5	4770/1770/1420	2700	1360/2035	440	70	бенз.	2496	140(190)/6400	235/4000
Maxima 2,5	1997-00	У	5/5	4800/1770/1450	2700	1480/2095	440/н. д.	70	бенз.	2496	140(190)/6400	235/4000
Maxima 3,0	1994-00	C	4/5	4770/1770/1420	2700	1460/2070	440	70	бенз.	2998	142(193)/6400	255/4000
Maxima 3,0	1997-00	У	5/5	4800/1770/1450	2700	1520/2130	440/н. д.	70	бенз.	2998	142(193)/6400	255/4000
***Стоимость новых запчастей к Nissan Maxima**, $: передн. тормозн. колодки – 56, задн. тормозн. колодки – 38, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 8, масляный фильтр – 7, рычаг с шаровой опорой – 150*												
Micra 1,0	1993-03	X	3/5	3745/1595/1440	2360	835/1340	206/960	42	бенз.	998	44(60)/6000	80/4000
Micra 1,0	1993-03	X	5/5	3745/1595/1440	2360	835/1340	206/960	42	бенз.	998	44(60)/6000	80/4000
Micra 1,3	1993-03	X	3/5	3745/1595/1440	2360	835/1340	206/960	42	бенз.	1275	55(75)/6000	103/4000
Micra 1,3	1993-03	X	5/5	3745/1595/1440	2360	835/1340	206/960	42	бенз.	1275	55(75)/6000	103/4000
Micra 1,4	2000-03	X	3/5	3745/1595/1440	2360	835/1360	206/960	42	бенз.	1348	60(82)/6000	108/2800
Micra 1,4	2000-03	X	5/5	3745/1595/1440	2360	835/1360	206/960	42	бенз.	1348	60(82)/6000	108/2800
Micra 1,5	1993-03	X	3/5	3745/1595/1440	2360	900/1390	206/960	42	диз.	1527	42(57)/5000	92/2250
Micra 1,5	1993-03	X	5/5	3745/1595/1440	2360	900/1390	206/960	42	диз.	1527	42(57)/5000	92/2250
***Стоимость новых запчастей к Nissan Micra**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 31/32, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 8, масляный фильтр – 5,*												
Patrol (Y60) 4,2	1988-97	У	3/5	4275/1800/1790	2350	1684/2510	303/2287	95	бенз.	4195	121(165)/4400	320/3400
Patrol (Y60) 4,2	1988-97	У	5/7	4845/1930/1790	2970	1896/2700	605/1652	95	бенз.	4195	121(165)/4400	320/3400
Patrol (Y60) 2,8 TD	1988-97	У	3/5	4275/1800/1790	2350	1684/2510	303/2287	95	диз.	2826	85(115)/4400	235/2400
Patrol (Y60) 2,8 TD	1988-97	У	5/7	4845/1930/1790	2970	1896/2700	605/1652	95	диз.	2826	85(115)/4400	235/2400
Patrol (Y60) 4,2 TD	1988-97	У	3/5	4275/1800/1790	2350	1684/2510	303/2287	95	диз.	4200	97(121)/4000	272/2200
Patrol (Y60) 4,2 TD	1988-97	У	5/7	4845/1930/1790	2970	1896/2700	605/1652	95	диз.	4200	97(121)/4000	272/2200
***Стоимость новых запчастей к Nissan Patrol Y60**, $: передн. тормозн. колодки – 45, задн. тормозн. колодки – 53, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 20,*												
Primera 1,6	1996-99	C	4/5	4430/1715/1410	2600	1140/1670	490	60	бенз.	1597	73(99)/6000	136/4000
Primera 1,6	1996-99	Л	5/5	4430/1715/1410	2600	1165/1670	505	60	бенз.	1597	73(99)/6000	136/4000
Primera 1,6	1997-99	У	5/5	4510/1715/1500	2600	1225/1780	460/1700	60	бенз.	1597	73(99)/6000	136/4000
Primera 2,0	1996-99	C	4/5	4430/1715/1410	2600	1140/1670	490	60	бенз.	1998	85(115)/5600	169/4800
Primera 2,0	1996-99	Л	5/5	4430/1715/1410	2600	1165/1670	505	60	бенз.	1998	85(115)/5600	169/4800
Primera 2,0	1997-99	У	5/5	4510/1715/1500	2600	1225/1780	460/1700	60	бенз.	1998	85(115)/5600	169/4800
Primera 2,0	1996-99	C	4/5	4430/1715/1410	2600	1140/1670	490	60	бенз.	1998	96(131)/5600	170/4800
Primera 2,0	1996-99	Л	5/5	4430/1715/1410	2600	1165/1670	505	60	бенз.	1998	96(131)/5600	170/4800
Primera 2,0	1997-99	У	5/5	4510/1715/1500	2600	1225/1780	460/1700	60	бенз.	1998	96(131)/5600	170/4800
Primera 2,0	1996-99	C	4/5	4430/1715/1410	2600	1140/1670	490	60	бенз.	1998	110(150)/6100	181/4800
Primera 2,0	1996-99	Л	5/5	4430/1715/1410	2600	1165/1670	505	60	бенз.	1998	110(150)/6100	181/4800
Primera 2,0	1997-99	У	5/5	4510/1715/1500	2600	1225/1780	460/1700	60	бенз.	1998	110(150)/6100	181/4800

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	190	9,0	**Pajero 3,5 Evolution**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	190	9,0	**Pajero 3,5 Evolution**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	265/70 R15	190	9,0	**Pajero 3,5 Evolution**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	147	16,2	**Pajero 2,5 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	147	16,2	**Pajero 2,5 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	147	16,2	**Pajero 2,5 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	155	15,0	**Pajero 2,8**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	155	15,0	**Pajero 2,8**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./диск.	235/75 R15	155	15,0	**Pajero 2,8**
подшипник передн. ступицы – 56, амортизатор (передн./задн.) – 102/102, сцепление, комплект – 419, помпа – 178, шаровая опора – 65, ремень ГРМ – 100							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/70 R14	180	11,6	**Space Wagon 1.8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/70 R14	185	11,2	**Space Wagon 2.0**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/70 R14	150	15,7	**Space Wagon 1.8 TD**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/70 R14	155	15,8	**Space Wagon 2.0 TD**
масляный фильтр – 6, подшипник передн./задн. ступицы – 40/46, амортизатор (передн./задн.) – 70/93, шаровая опора – 20, сцепление, комплект – 223, помпа – 48,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 175/65 HR14	172	12,6	**Almera 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 175/65 HR14	172	12,6	**Almera 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 175/65 HR14	172	12,6	**Almera 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	180	11,0	**Almera 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	180	11,0	**Almera 1,6 16V**
П	4-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	180	12,9	**Almera 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск.вент./диск.	195/55 R15	210	8,2	**Almera 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	210	8,2	**Almera 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	156	16,8	**Almera 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	156	16,8	**Almera 2,0 Turbo**
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. со ступицей – 57/124, амортизатор (передн./задн.) – 92/92, сцепление, комплект – 125, помпа – 42, шаровая опора – 29,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 215/60 R15	201	11,3	**Maxima 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 215/60 R15	201	11,3	**Maxima 2,0**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	210	11,3	**Maxima 2,5**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	210	11,3	**Maxima 2,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 215/60 R15	230	8,3	**Maxima 3,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 215/60 R15	230	8,3	**Maxima 3,0**
подшипник передн. ступицы – 70, задняя ступица в сборе – 237, амортизатор передн. – 150, амортизатор задн. – 60, помпа – 80, сцепление, комплект – 200,							
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/60 R14	150	15,5	**Micra 1,0**
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/60 R14	150	15,5	**Micra 1,0**
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	150	16,4	**Micra 1,3**
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	150	16,4	**Micra 1,3**
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/60 R14	170	11,9	**Micra 1,4**
П	5-ст. мех. бесступ. вариатор	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/60 R14	170	11,9	**Micra 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/60 R14	146	18,7	**Micra 1,5**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13, 165/60 R14	146	18,7	**Micra 1,5**
подшипник передн./задн. ступицы – 132/н. д., амортизатор (передн./задн.) – 120/90, шаровая опора – 15, сцепление, комплект – 181, помпа – 38							
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/80 R16, 235/80 R16	160	17,0	**Patrol (Y60) 4,2**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/80 R16, 235/80 R16	160	17,0	**Patrol (Y60) 4,2**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/80 R16, 235/80 R16	150	н. д.	**Patrol (Y60) 2,8 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/80 R16, 235/80 R16	150	н. д.	**Patrol (Y60) 2,8 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/80 R16, 235/80 R16	150	н. д.	**Patrol (Y60) 4,2 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	зав./зав.	диск. вент./бараб.	215/80 R16, 235/80 R16	150	н. д.	**Patrol (Y60) 4,2 TD**
масляный фильтр – 8, подшипник передн. ступицы – 60, подшипник задн. ступицы – 48, амортизатор (передн./задн.) – 65/73, помпа – 55							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R14	180	12,0	**Primera 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R14	180	12,0	**Primera 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R14	180	12,0	**Primera 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	н. д.	н. д.	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	н. д.	н. д.	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	н. д.	н. д.	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	205	9,6	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	205	9,6	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	205	9,6	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	218	8,6	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	218	8,6	**Primera 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	218	8,6	**Primera 2,0**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Primera 2,0	1996-99	С	4/5	4430/1715/1410	2600	1140/1670	490	60	диз.	1974	66(90)/4400	177/2400
Primera 2,0	1996-99	Л	5/5	4430/1715/1410	2600	1165/1670	505	60	диз.	1974	66(90)/4400	177/2400
Primera 2,0	1997-99	У	5/5	4510/1715/1500	2600	1225/1780	460/1700	60	диз.	1974	66(90)/4400	177/2400
Стоимость новых запчастей к Nissan Primera (P11), $: передн./задн. торм. колодки – 138/73, воздушный фильтр – 13, топливный фильтр – 17, масляный фильтр – 8,												
Terrano I (WD21) 2,4	1986-96	У	3/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	бенз.	2389	76(103)/4800	177/2400
Terrano I (WD21) 2,4	1986-96	У	5/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	бенз.	2389	76(103)/4800	177/2400
Terrano I (WD21) 3,0	1986-96	У	3/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	бенз.	2940	95(130)/4800	н. д.
Terrano I (WD21) 3,0	1986-96	У	5/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	бенз.	2940	95(130)/4800	н. д.
Terrano I (WD21) 3,0	1986-96	У	3/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	бенз.	2940	109(148)/4800	н. д.
Terrano I (WD21) 3,0	1986-96	У	5/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	бенз.	2940	109(148)/4800	н. д.
Terrano I (WD21) 2,7	1986-96	У	3/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	диз.	2700	62,5(85)/4800	н. д.
Terrano I (WD21) 2,7	1986-96	У	5/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	диз.	2700	62,5(85)/н. д.	н. д.
Terrano I (WD21) 2,7 TD	1986-96	У	3/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	диз.	2664	69(94)/н. д.	н. д.
Terrano I (WD21) 2,7 TD	1986-96	У	5/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	диз.	2664	69(94)/н. д.	н. д.
Terrano I (WD21) 2,7 TD	1986-96	У	3/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	диз.	2664	92(125)/3600	278/2000
Terrano I (WD21) 2,7 TD	1986-96	У	5/5	4365/1690/1690	2650	1540/2250	425/1550	80	диз.	2664	92(125)/3600	278/2000
Стоимость новых запчастей к Nissan Terrano I (WD21), $: передн. торм. колодки – 47, задн. торм. колодки – 66, воздушный фильтр – 25, топливный фильтр – 16,												
Opel (Германия)												
Astra 1,2	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	990/1545	370/1180	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/400
Astra 1,2	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	990/1545	370/1180	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/400
Astra 1,2	1991-98	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1060/1615	480/1500	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/400
Astra 1,6	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	1050/1595	370/1180	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra 1,6	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1050/1595	370/1180	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra 1,6	1991-98	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1110/1665	480/1500	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra 1,4 16V	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1060/1605	370/1180	52	бенз.	1389	66(90)/6000	125/4000
Astra 1,4 16V	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	1060/1605	370/1180	52	бенз.	1389	66(90)/6000	125/4000
Astra 1,4 16V	1991-98	Х	3/5	4290/1710/1510	2610	1060/1605	480/1500	52	бенз.	1389	66(90)/6000	125/4000
Astra 1,4 16V	1991-98	Х	5/5	4240/1685/1400	2610	975/1560	390/1100	52	бенз.	1389	66(90)/6000	125/4000
Astra 1,6	1991-98	КБ	2/4	4240/1685/1400	2515	1140/1560	390/1100	52	бенз.	1389	55(75)/5200	128/2800
Astra 1,6 16V	1991-98	КБ	2/4	4110/1710/1430	2515	1085/1610	370/1180	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra 1,6 16V	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1085/1610	370/1180	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra 1,6 16V	1991-98	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1145/1680	480/1500	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra 1,8 16V	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1095/1655	480/1500	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra 1,8 16V	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	1095/1655	370/1180	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra 1,8 16V	1991-98	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1190/1725	370/1180	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra 1,8 16V	1991-98	КБ	2/4	4290/1710/1510	2610	1215/1635	480/1500	52	бенз.	1799	85(116)/5400	170/3600
Astra 2,0 16V GSI	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1170/1695	390/1100	52	бенз.	1998	110(150)/6000	196/4600
Astra 2,0 16V GSI	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	1170/1695	370/1180	52	бенз.	1998	100(136)/5000	188/3200
Astra 2,0 16V GSI	1991-98	У	5/5	4290/1710/151	2610	1230/1765	370/1180	52	бенз.	1998	100(136)/5000	188/3200
Astra 1,7 TD	1991-98	У	5/5	4290/1710/151	2610	1240/1790	480/1500	52	диз.	1995	60(82)/4300	185/18010
Astra 1,7 TD	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1180/1725	480/1500	52	диз.	1995	60(82)/4300	185/18010
Astra 1,7 TD	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	1180/1725	370/1180	52	диз.	1995	60(82)/4300	185/18010
Astra 1,7 D	1991-98	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1175/1730	370/1180	52	диз.	1700	50(68)/4500	132/2400
Astra 1,7 D	1991-98	Х	3/5	4110/1710/1430	2610	1115/1660	370/1180	52	диз.	1700	50(68)/4500	132/2400
Astra 1,7 D	1991-98	Х	5/5	4110/1710/1430	2610	1115/1660	370/1180	52	диз.	1700	50(68)/4500	132/2400
Стоимость новых запчастей к Opel Astra (F), $: передние тормозн. колодки – 40, задние тормозные колодки (диск./барабан.) – 35/35, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 9,												
Astra (G) 1,2 16V	1998-04	Х	3/5	4110/1710/1420	2610	1035/1555	370/1180	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/4000
Astra (G) 1,2 16V	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2610	1035/1555	370/1180	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/4000
Astra (G) 1,2 16V	1998-04	С	4/5	4250/1710/1420	2610	1050/1570	370/1180	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/4000
Astra (G) 1,2 16V	1998-04	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1090/1640	370/1180	52	бенз.	1199	48(65)/5600	110/4000
Astra (G) 1,4 16V	1998-04	Х	3/5	4110/1710/1420	2610	1090/1610	370/1180	52	бенз.	1398	66(90)/6000	125/4000
Astra (G) 1,4 16V	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2610	1090/1610	370/1180	52	бенз.	1398	66(90)/6000	125/4000
Astra (G) 1,4 16V	1998-04	С	4/5	4250/1710/1420	2610	1050/1570	370/1180	52	бенз.	1398	66(90)/6000	125/4000
Astra (G) 1,4 16V	1998-04	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1150/1700	480/1500	52	бенз.	1398	66(90)/6000	125/4000
Astra (G) 1,6	1998-04	Х	3/5	4110/1710/1420	2610	1085/1605	370/1180	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra (G) 1,6	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2610	1085/1605	370/1180	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra (G) 1,6	1998-04	С	4/5	4250/1710/1420	2610	1050/1570	370/1180	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra (G) 1,6	1998-04	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1140/1690	480/1500	52	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Astra (G) 1,6 16V	1998-04	Х	3/5	4110/1710/1420	2610	1105/1625	370/1180	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra (G) 1,6 16V	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2610	1105/1625	370/1180	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra (G) 1,6 16V	1998-04	С	4/5	4250/1710/1420	2610	1062/1082	370/1180	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra (G) 1,6 16V	1998-04	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1160/1690	480/1500	52	бенз.	1598	74(101)/6200	150/3200
Astra (G) 1,8 16V	1998-04	Х	3/5	4110/1710/1420	2610	1145/1665	370/1180	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra (G) 1,8 16V	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2610	1145/1665	370/1180	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra (G) 1,8 16V	1998-04	С	4/5	4250/1710/1420	2610	1145/1665	370/1180	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra (G) 1,8 16V	1998-04	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1220/1750	480/1500	52	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Astra (G) 2,0 16V	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2605	1050/1570	370/1180	52	бенз.	1998	100(136)/5600	188/3200
Astra (G) 2,0 16V	1998-04	Х	5/5	4110/1710/1420	2605	1050/1570	370/1180	52	бенз.	1998	100(136)/5600	188/3200

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0-100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R14	174	13,9	Primera 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R14	174	13,9	Primera 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R14	174	13,9	Primera 2,0
подшипник передн./задн. ступицы – 42/120, амортизатор (передн./задн.) – 82/90, шаровая опора – 15, сцепление, комплект – 205, помпа – 77, ремень ГРМ – 43, натяжной ролик ГРМ – 93							
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	155	н. д.	Terrano I (WD21) 2,4
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	155	н. д.	Terrano I (WD21) 2,4
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	160	н. д.	Terrano I (WD21) 3,0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	160	н. д.	Terrano I (WD21) 3,0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	н. д.	н. д.	Terrano I (WD21) 3,0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	н. д.	н. д.	Terrano I (WD21) 3,0
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	150	н. д.	Terrano I (WD21) 2,7
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	150	н. д.	Terrano I (WD21) 2,7
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	150	н. д.	Terrano I (WD21) 2,7 TD
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	150	н. д.	Terrano I (WD21) 2,7 TD
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	155	15,5	Terrano I (WD21) 2,7 TD
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/70 R15, 235/70 R16	155	16,5	Terrano I (WD21) 2,7 TD
масляный фильтр – 6, подшипники передн./задн. ступицы – 94/52, амортизатор (передн./задн.) – 88/71, сцепление, комплект – 300, помпа – 97, шаровая опора – 40							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	165	16,0	Astra 1,2
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	165	16,0	Astra 1,2
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	160	16,5	Astra 1,2
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	170	14,5	Astra 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	170	14,5	Astra 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	170	15,0	Astra 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	180	12,5	Astra 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R14	180	12,5	Astra 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R14	175	13,0	Astra 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	178	13,5	Astra 1,4 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	168	15,0	Astra 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 195/60 R15	188	11,5	Astra 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 195/60 R15	188	11,5	Astra 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 195/60 R15	183	12,0	Astra 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 195/60 R15	200	10,0	Astra 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 195/60 R15	200	10,0	Astra 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 195/60 R15	195	10,5	Astra 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	200	10,0	Astra 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полуав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	220	8,0	Astra 2,0 16V GSI
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	208	9,0	Astra 2,0 16V GSI
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	203	9,5	Astra 2,0 16V GSI
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	195/60 R15	170	15,0	Astra 1,7 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	195/60 R15	175	14,5	Astra 1,7 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	175	14,5	Astra 1,7 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	158	17,5	Astra 1,7 D
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	163	17,0	Astra 1,7 D
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	163	17,0	Astra 1,7 D
масляный фильтр – 2, амортизатор (передн./задн.) – 50/35, сцепление, комплект – 180, помпа – 35, рулевая рейка – 22, шаровая опора – 22, ремень ГРМ – 12							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	165	16,0	Astra (G) 1,2 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	165	16,0	Astra (G) 1,2 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	165	16,0	Astra (G) 1,2 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	160	16,5	Astra (G) 1,2 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	180	12,5	Astra (G) 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	180	12,5	Astra (G) 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	180	12,5	Astra (G) 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/70 R14	175	13,0	Astra (G) 1,4 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	170	14,5	Astra (G) 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	170	14,5	Astra (G) 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	170	14,5	Astra (G) 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	165	15,0	Astra (G) 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	188	11,5	Astra (G) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	188	11,5	Astra (G) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	188	11,5	Astra (G) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	183	12,0	Astra (G) 1,6 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	200	10,0	Astra (G) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	200	10,0	Astra (G) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	200	10,0	Astra (G) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	195	10,5	Astra (G) 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	208	9,0	Astra (G) 2,0 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	208	9,0	Astra (G) 2,0 16V

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Astra (G) 2,0 16V	1998-04	C	4/5	4250/1710/1420	2610	1170/1695	370/1180	52	бенз.	1998	100(136)/5600	188/3200
Astra (G) 2,0 16V	1998-04	У	5/5	4290/1710/1510	2610	1230/1770	480/1500	52	бенз.	1998	100(136)/5600	188/3200
Astra (G) 1,7 TD	1998-04	X	5/5	4110/1710/1420	2605	1050/1570	370/1180	52	диз.	1686	55(75)/4400	165/1800
Astra (G) 2,0 16V TD	1998-04	X	5/5	4110/1710/1420	2605	1225/1745	370/1180	52	диз.	1995	60(82)/4300	185/1800
Astra (G) 2,0 16V TD	1998-04	У	5/5	4110/1710/1420	2605	1286/1830	370/1180	52	диз.	1995	60(82)/4300	185/1800
Astra (G) 2,0 16V TD	1998-04	X	5/5	4110/1710/1420	2605	1250/1770	370/1180	52	диз.	1995	74(101)/4300	205/1650
Astra (G) 2,0 16V TD	1998-04	У	5/5	4110/1710/1420	2605	1310/1860	370/1180	52	диз.	1995	74(101)/4300	205/1650
Стоимость новых запчастей к Opel Astra (G), *$: передние тормозные колодки – 48, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 35/40, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 9, ремень ГРМ – 25, натяжной ролик ГРМ – 33*												
Calibra 2,0	1990-97	X	3/5	4492/1676/1289	2600	1170/1590	300-980	65	бенз.	1998	85(115)/5200	170/2600
Calibra 2,0 ECOTEC 16V	1990-97	X	3/5	4492/1676/1289	2600	1170/1590	300-980	65	бенз.	1998	100(136)/н. д.	н. д.
Calibra 2,0 16V	1990-97	X	3/5	4492/1676/1289	2600	1170/1590	300-980	65	бенз.	1998	110(150)/н. д.	н. д.
Calibra 2,0 16V Turbo	1990-97	X	3/5	4492/1676/1289	2600	1170/1590	300-980	65	бенз.	1998	150(204)/н. д.	н. д.
Calibra 2,5 16V	1990-97	X	3/5	4492/1676/1289	2600	1325/1745	300-980	65	бенз.	2495	125(170)/6000	227/4200
Стоимость новых запчастей к Opel Calibra, *$: передние тормозные колодки – 33, задние тормозные колодки – 22, воздушный фильтр – 6, топливный фильтр – 12, натяжной ролик ГРМ – 30*												
Corsa 1,0 12V	1997-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	973	40(54)/5600	82/2800
Corsa 1,0 12V	1997-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	973	40(54)/5600	82/2800
Corsa 1,2	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1195	33(45)/4600	88/2800
Corsa 1,2	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1195	33(45)/4600	88/2800
Corsa 1,2 16V	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1199	48(65)/5600	110/4000
Corsa 1,2 16V	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1199	48(65)/5600	110/4000
Corsa 1,4 16V	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1389	44(60)/5400	106/3000
Corsa 1,4 16V	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1389	44(60)/5400	106/3000
Corsa 1,4 16V	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1389	66(90)/6000	125/4000
Corsa 1,4 16V	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1389	66(90)/6000	125/4000
Corsa 1,6 16V	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1598	78(106)/6000	148/4000
Corsa 1,6 16V	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	бенз.	1598	78(106)/6000	148/4000
Corsa 1,5 Turbo	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	диз.	1488	49(67)/4600	132/2600
Corsa 1,5 Turbo	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	диз.	1488	49(67)/4600	132/2600
Corsa 1,7	1993-00	X	3/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	диз.	1686	44(60)/4400	112/2650
Corsa 1,7	1993-00	X	5/5	3740/1610/1420	2445	870/1395	260/1050	46	диз.	1686	44(60)/4400	112/2650
Стоимость новых запчастей к Opel Corsa, *$: передн./задн. тормозные колодки – 28/35, воздушный фильтр – 6,топливный фильтр – 9, масляный фильтр – 4,*												
Frontera 2,0	1991-98	КБ	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	бенз.	1998	85(116)/5200	172/2800
Frontera 2,0	1991-98	У	5/5	4692/1764/1753	2760	1920/2560	540/1720	80	бенз.	1998	85(116)/5200	172/2800
Frontera 2,0	1991-98	У	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	бенз.	1998	85(116)/5200	172/2800
Frontera 2,2 16V	1991-98	КБ	3/5	4192/1780/1721	2330	151/2100	300/1160	80	бенз.	2198	100(136)/5200	202/2600
Frontera 2,2 16V	1991-98	У	5/5	4692/1764/1753	2760	1920/2560	540/1720	80	бенз.	2198	100(136)/5200	202/2600
Frontera 2,2 16V	1991-98	У	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	бенз.	2198	100(136)/5200	202/2600
Frontera 2,4	1991-98	К	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	бенз.	2410	92(125)/4800	195/2400
Frontera 2,4	1991-98	У	5/5	4692/1764/1753	2760	1920/2560	540/1720	80	бенз.	2410	92(125)/4800	195/2400
Frontera 2,4	1991-98	У	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	бенз.	2410	92(125)/4800	195/2400
Frontera 2,3 TD	1991-98	КБ	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	диз.	2260	74(101)/4200	215/2200
Frontera 2,3 TD	1991-98	У	5/5	4692/1764/1753	2760	1920/2560	540/1720	80	диз.	2260	74(101)/4200	215/2200
Frontera 2,3 TD	1991-98	У	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	диз.	2260	74(101)/4200	215/2200
Frontera 2,5 TDS	1991-98	КБ	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	диз.	2500	85(116)/3600	260/1800
Frontera 2,5 TDS	1991-98	У	5/5	4692/1764/1753	2760	1920/2560	540/1720	80	диз.	2500	85(116)/3600	260/1800
Frontera 2,5 TDS	1991-98	У	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	диз.	2500	85(116)/3600	260/1800
Frontera 2,8 TDi	1991-98	К	3/5	4192/1780/1721	2330	1561/2100	300/1160	80	диз.	2772	83(113)/3600	242/2100
Frontera 2,8 TDi	1991-98	У	5/5	4692/1764/1753	2760	1920/2560	540/1720	80	диз.	2772	83(113)/3600	242/2100
Frontera 2,8 TDi	1991-98	У	3/5	4192/1780/1721	2330	1565/2200	300/1160	80	диз.	2772	83(113)/3600	242/2100
Стоимость новых запчастей к Opel Frontera, *$: передн. тормозн. колодки – 38, задн. тормозн. колодки – 19, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 13, масляный фильтр – 2, натяжной ролик ГРМ – 36*												
Kadett (E) 1,2	1984-87	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1196	40(55)/5600	84/3600
Kadett (E) 1,2	1984-87	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1196	40(55)/5600	84/3600
Kadett (E) 1,2	1984-87	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1196	40(55)/5600	84/3600
Kadett (E) 1,2	1984-87	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1196	40(55)/5600	84/3600
Kadett (E) 1,3	1984-87	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1297	44(60)/5600	96/3400
Kadett (E) 1,3	1984-87	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1297	44(60)/5600	96/3400
Kadett (E) 1,3	1985-91	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1297	44(60)/5600	96/3400
Kadett (E) 1,3	1985-91	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1297	44(60)/5600	96/3400
Kadett (E) 1,3	1984-87	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1297	55(75)/5800	101/4200
Kadett (E) 1,3	1984-87	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1297	55(75)/5800	101/4200
Kadett (E) 1,3	1984-87	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1297	55(75)/5800	101/4200
Kadett (E) 1,3	1984-87	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1297	55(75)/5800	101/4200
Kadett (E) 1,4	1985-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1397	44(60)/5600	103/2800
Kadett (E) 1,4	1985-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1397	44(60)/5600	103/2800
Kadett (E) 1,4	1989-91	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1397	44(60)/5600	103/2800
Kadett (E) 1,4	1985-91	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1397	44(60)/5600	103/2800
Kadett (E) 1,6	1985-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1598	55(75)/5200	125/3200
Kadett (E) 1,6	1985-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1598	55(75)/5200	125/3200

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	208	9,0	**Astra (G) 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	203	9,5	**Astra (G) 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	170	14,5	**Astra (G) 1,7 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	175	14,5	**Astra (G) 2,0 16V TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	170	15,0	**Astra (G) 2,0 16V TD**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	188	12,0	**Astra (G) 2,0 16V TD**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	183	12,5	**Astra (G) 2,0 16V TD**
масляный фильтр – 4, подшипник передн./задн. ступицы – 77/81, шаровая опора – 24, амортизатор (передн./задн.) – 62/48, сцепление, комплект – 175, помпа – 33,							
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R14, 205/65 R15	203	10,0	**Calibra 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R14, 205/65 R15	215	9,5	**Calibra 2,0 ECOTEC 16V**
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R14, 205/65 R15	223	8,5	**Calibra 2,0 16V**
4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R14, 205/65 R15	245	6,8	**Calibra 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R14, 205/65 R15	237	7,8	**Calibra 2,5 16V**
масляный фильтр – 2, подшипник передн./задн. ступицы – 23/34, амортизатор (передн./задн.) – 64/56, сцепление, комплект – 200, помпа – 40, шаровая опора – 13, ремень ГРМ – 17,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	150	18,0	**Corsa 1,0 12V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	150	18,0	**Corsa 1,0 12V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	145	20,0	**Corsa 1,2**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	145	20,0	**Corsa 1,2**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	163	14,0	**Corsa 1,2 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	163	14,0	**Corsa 1,2 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	155	15,0	**Corsa 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	155	15,0	**Corsa 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R13	180	11,0	**Corsa 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R13	180	11,0	**Corsa 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14	192	10,5	**Corsa 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14	192	10,5	**Corsa 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	155	16,5	**Corsa 1,5 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	155	16,5	**Corsa 1,5 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	165	14,0	**Corsa 1,7**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	165	14,0	**Corsa 1,7**
подшипник передн./задн. ступицы – 25/18, шаровая опора – 24, амортизатор (передн./задн.) – 56/32, сцепление, комплект – 175, помпа – 33, ремень ГРМ – 11, натяжной ролик ГРМ – 29							
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	158	16,0	**Frontera 2,0**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	158	16,0	**Frontera 2,0**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	158	16,0	**Frontera 2,0**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	161	13,6	**Frontera 2,2 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	161	13,6	**Frontera 2,2 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	161	13,6	**Frontera 2,2 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	153	16,5	**Frontera 2,4**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	153	16,5	**Frontera 2,4**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	153	16,5	**Frontera 2,4**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	147	19,3	**Frontera 2,3 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	147	19,3	**Frontera 2,3 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	147	19,3	**Frontera 2,3 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	155	16,0	**Frontera 2,5 TDS**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	155	16,0	**Frontera 2,5 TDS**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	155	16,0	**Frontera 2,5 TDS**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	147	16,0	**Frontera 2,8 TDi**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	147	16,0	**Frontera 2,8 TDi**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск. вент./диск.	235/70 R16, 255/65 R16	147	16,0	**Frontera 2,8 TDi**
подшипник передн. ступицы – 35, подшипник задн. ступицы – 38, амортизатор (передн./задн.) – 101/72, помпа – 85, шаровая опора – 40, ремень ГРМ – 28,							
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	155	17,0	**Kadett (E) 1,2**
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	155	17,0	**Kadett (E) 1,2**
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	155	17,0	**Kadett (E) 1,2**
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	150	17,5	**Kadett (E) 1,2**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	160	16,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	160	16,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	160	16,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	155	17,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	165	14,0	**Kadett (E) 1,3**
П	4-ст. мех./5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	160	16,5	**Kadett (E) 1,4**
П	4-ст. мех./5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	160	16,5	**Kadett (E) 1,4**
П	4-ст. мех./5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	160	15,0	**Kadett (E) 1,4**
П	4-ст. мех./5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14	155	17,5	**Kadett (E) 1,4**
П	4-5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	**Kadett (E) 1,6**
П	4-5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	**Kadett (E) 1,6**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Kadett (E) 1,6	1989-91	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1598	55(75)/5200	125/3200
Kadett (E) 1,6	1987-89	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1598	55(75)/5200	125/3200
Kadett (E) 1,6	1988-91	K	2/5	3998/1663/1385	2520	980/1405	290/620	52	бенз.	1598	55(75)/5200	125/3200
Kadett (E) 1,6	1986-87	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1598	62(82)/5400	130/2600
Kadett (E) 1,6	1986-87	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1598	62(82)/5400	130/2600
Kadett (E) 1,6	1986-87	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1598	62(82)/5400	130/2600
Kadett (E) 1,6	1986-87	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1598	62(82)/5400	130/2600
Kadett (E) 1,6	1984-86	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1598	66(90)/5800	126/3800
Kadett (E) 1,6	1984-86	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1598	66(90)/5800	126/3800
Kadett (E) 1,6	1985-86	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1598	66(90)/5800	126/3800
Kadett (E) 1,6	1984-86	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1598	66(90)/5800	126/3800
Kadett (E) 1,8	1987-89	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1796	63(84)/5400	143/2600
Kadett (E) 1,8	1987-89	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1796	63(84)/5400	143/2600
Kadett (E) 1,8	1987-89	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1796	63(84)/5400	143/2600
Kadett (E) 1,8	1987-91	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1796	63(84)/5400	143/2600
Kadett (E) 1,8	1990-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1796	68(90)/5400	145/2800
Kadett (E) 1,8	1990-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1796	68(90)/5400	145/2800
Kadett (E) 1,8	1990-91	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1796	68(90)/5400	145/2800
Kadett (E) 1,8 GT	1989-90	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1796	84(112)/5600	158/3000
Kadett (E) 1,8 GT	1989-90	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1796	84(112)/5600	158/3000
Kadett (E) 1,8	1989-90	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	бенз.	1796	84(112)/5600	158/3000
Kadett (E) 2,0 GSi	1986-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1998	87(116)/5400	170/3000
Kadett (E) 2,0 GSi	1986-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1998	87(116)/5400	170/3000
Kadett (E) 2,0 GSi	1989-91	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	бенз.	1998	87(116)/5400	170/3000
Kadett (E) 2,0 GSi	1988-90	K	2/5	3998/1663/1385	2520	980/1405	290/620	52	бенз.	1998	87(116)/5400	170/3000
Kadett (E) 2,0 GSi	1986-89	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1998	96(129)/5600	180/4600
Kadett (E) 2,0 GSi	1986-89	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1998	96(129)/5600	180/4600
Kadett (E) 2,0 GSi 16V	1988-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1998	112(150)/6000	196/4800
Kadett (E) 2,0 GSi 16V	1988-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	бенз.	1998	112(150)/6000	196/4800
Kadett (E) 1,5 TD	1988-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	диз.	1488	54(72)/4600	143/2600
Kadett (E) 1,5 TD	1988-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	диз.	1488	54(72)/4600	143/2600
Kadett (E) 1,5 TD	1988-91	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	диз.	1488	54(72)/4600	143/2600
Kadett (E) 1,5 TD	1988-91	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	диз.	1488	54(72)/4600	143/2600
Kadett (E) 1,6	1984-89	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	диз.	1598	40(54)/4600	93/2400
Kadett (E) 1,6	1984-89	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	диз.	1598	40(54)/4600	93/2400
Kadett (E) 1,6	1984-89	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	диз.	1598	40(54)/4600	93/2400
Kadett (E) 1,6	1984-89	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	диз.	1598	40(54)/4600	93/2400
Kadett (E) 1,7	1989-91	X	3/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	диз.	1688	42(57)/4600	105/2400
Kadett (E) 1,7	1989-91	X	5/5	3998/1663/1400	2520	830/1335	390/1000	52	диз.	1688	42(57)/4600	105/2400
Kadett (E) 1,7	1989-91	C	4/5	4218/1658/1400	2520	894/1365	550/1140	52	диз.	1688	42(57)/4600	105/2400
Kadett (E) 1,7	1989-91	У	5/5	4228/1666/1430	2520	890/1480	470/1520	52	диз.	1688	42(57)/4600	105/2400
Стоимость новых запчастей к Opel Kadett (E), *S: передн. тормозн. колодки – 20, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 30/25, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 10, диск/корзина сцепления/выжимной подшипник – 65/65/30, помпа – 37, рулевая рейка – 200, шаровая опора – 20, ремень ГРМ – 16*												
Omega (A) 1,8	1986-89	C	4/4	4687/1772/1445	2730	1170/1770	520	75	бенз.	1796	65(88)/5200	143/3200
Omega (A) 2,0i	1986-94	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1284/1815	520	75	бенз.	1998	85(115)/5200	170/2600
Omega (A) 2,0i Caravan	1990-94	У	5/4	4768/1760/1480	2730	1299/1910	540	70	бенз.	1998	85(115)/5200	170/2600
Omega (A) 2,4	1989-89	C	4/4	4687/1772/1445	2730	1290/1945	520	75	бенз.	2410	92(125)/4800	195/2500
Omega (A) 2,6i	1986-94	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1415/1995	520	75	бенз.	2593	110(150)/5600	220/3600
Omega (A) 2,6i Caravan	1990-94	У	5/4	4768/1760/1480	2730	1460/2080	540	70	бенз.	2593	110(150)/5600	220/3600
Omega (A) 3,0	1987-88	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1465/1985	520	75	бенз.	2968	115(156)/5400	230/3800
Omega (A) 3000	1987-94	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1370/1700	520	75	бенз.	2968	150(204)/6000	270/3600
Omega (A) Caravan 24V	1987-94	У	5/4	4768/1760/1530	2730	1490/2110	540	70	бенз.	2968	147(200)/6000	265/3600
Omega (A) 3,0i 24V Evo	1986-94	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1465/1985	520	75	бенз.	2968	169(230)/6700	280/3500
Omega (A) 2,3 D	1986-94	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1355/1895	520	75	диз.	2260	54(73)/4400	138/2400
Omega (A) 2,3 D Caravan	1990-94	У	5/4	4768/1760/1480	2730	1370/1990	520	70	диз.	2260	54(73)/4400	138/2400
Omega (A) 2,3 TD	1986-94	C	4/4	4738/1760/1445	2730	1384/1895	520	75	диз.	2260	74(100)/4200	218/2000
Omega (A) 2,3 TD Caravan	1990-94	У	5/4	4768/1760/1445	2730	1390/1990	540	70	диз.	2260	74(100)/4200	218/2000
Стоимость новых запчастей к Opel Omega (A), *S : тормозные колодки (передние) – 20, тормозные колодки (задние) – 18, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 14, шаровая опора – 25, ремень ГРМ – 15*												
Omega B 2,0	1994-98	C	4/5	4788/1786/1455	2730	1410/1955	530/830	75	бенз.	1998	85(115)/5400	178/2800
Omega B Caravan 2,0	1994-98	У	5/5	4820/1786/1505	2730	1460/2085	540/1000	75	бенз.	1998	85(115)/5400	178/2800
Omega B 2,0 16V	1994-98	C	4/5	4788/1786/1455	2730	1425/1955	530/830	75	бенз.	1998	100(136)/5600	185/4000
Omega B Caravan 2,0 16V	1994-98	У	5/5	4820/1786/1505	2730	1475/2085	540/1000	75	бенз.	1998	100(136)/5600	185/4000
Omega B 2,2 16V	1999-04	C	4/5	4900/1775/1450	2730	1530/2080	530/830	75	бенз.	2198	106(144)/5400	205/4000
Omega B Caravan 2,2 16V	1999-04	У	5/5	4900/1775/1510	2730	1590/2205	540/1800	75	бенз.	2198	106(144)/5400	205/4000
Omega B 2,5 V6	1994-98	C	4/5	4788/1786/1455	2730	1510/2065	530/830	75	бенз.	2498	125(170)/6000	227/3200
Omega B Caravan 2,5 V6	1994-98	У	5/5	4820/1786/1505	2730	1560/2195	540/1000	75	бенз.	2498	125(170)/6000	227/3200
Omega B 2,6 V6	2000-04	C	4/5	4900/1775/1450	2730	1610/2180	530/830	75	бенз.	2597	132(180)/6000	240/3400
Omega B Caravan 2,6 V6 24V	2000-04	У	5/5	4900/1775/1510	2730	1660/2290	540/1800	75	бенз.	2597	132(180)/6000	240/3400
Omega B 3,0 MV6	1994-98	C	4/5	4788/1786/1455	2730	1575/2095	530/830	75	бенз.	2962	155(210)/6200	270/3600
Omega B Caravan 3,0 MV6	1994-98	У	5/5	4820/1786/1505	2730	1625/2200	540/1000	75	бенз.	2962	155(210)/6200	270/3600

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	4-5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	Kadett (E) 1,6
П	4-5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	Kadett (E) 1,6
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	167	13,0	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	175	12,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	175	12,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	175	12,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	11,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	11,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	11,5	Kadett (E) 1,6
П	4-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	175	12,5	Kadett (E) 1,6
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	178	11,5	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	178	11,5	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	178	11,5	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	173	13,0	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	11,5	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	11,5	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	11,5	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	195	9,3	Kadett (E) 1,8 GT
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	195	9,3	Kadett (E) 1,8 GT
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	195	9,3	Kadett (E) 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	200	9,0	Kadett (E) 2,0 GSi
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	200	9,0	Kadett (E) 2,0 GSi
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	190	10,0	Kadett (E) 2,0 GSi
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	195	10,0	Kadett (E) 2,0 GSi
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	206	8,5	Kadett (E) 2,0 GSi
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	206	8,5	Kadett (E) 2,0 GSi
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	217	8,0	Kadett (E) 2,0 GSi 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	217	8,0	Kadett (E) 2,0 GSi 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,0	Kadett (E) 1,5 TD
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,0	Kadett (E) 1,5 TD
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	170	13,0	Kadett (E) 1,5 TD
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	165	14,0	Kadett (E) 1,5 TD
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	150	19,0	Kadett (E) 1,6
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	150	19,0	Kadett (E) 1,6
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	150	19,0	Kadett (E) 1,6
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	147	22,0	Kadett (E) 1,6
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	18,0	Kadett (E) 1,7
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	18,0	Kadett (E) 1,7
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	153	18,0	Kadett (E) 1,7
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	149	19,5	Kadett (E) 1,7
масляный фильтр – 4, подшипник передн. ступицы – 26, подшипники задн. ступицы, компл. – 18, амортизатор (передн./задн.) – 46/40,							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	179	14,5	Omega (A) 1,8
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	11,5	Omega (A) 2,0i
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	187	12,5	Omega (A) 2,0i Caravan
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	200	9,8	Omega (A) 2,4
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	215	9,8	Omega (A) 2,6i
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	208	10,5	Omega (A) 2,6i Caravan
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	213	9,8	Omega (A) 3,0
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	240	7,6	Omega (A) 3000
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	230	8,2	Omega (A) Caravan 24V
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/65 R16	244	7,5	Omega (A) 3,0i 24V Evo
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	163	19,0	Omega (A) 2,3 D
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	155	20,5	Omega (A) 2,3 D Caravan
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	176	15,0	Omega (A) 2,3 TD
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	176	15,0	Omega (A) 2,3 TD Caravan
масляный фильтр – 3, подшипник передней ступицы – 100, подшипник задней ступицы – 27, амортизатор (передн./задн.) – 60/42, сцепление, комплект – 200, помпа – 35,							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	13,0	Omega B 2,0
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	187	14,0	Omega B Caravan 2,0
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	210	11,0	Omega B 2,0 16V
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	202	11,5	Omega B Caravan 2,0 16V
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	210	10,5	Omega B 2,2 16V
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	202	11,0	Omega B Caravan 2,2 16V
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	223	9,5	Omega B 2,5 V6
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	215	10,0	Omega B Caravan 2,5 V6
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	229	9,5	Omega B 2,6 V6
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	221	10,0	Omega B Caravan 2,6 V6 24V
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	240	8,8	Omega B 3,0 MV6
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	232	9,3	Omega B Caravan 3,0 MV6

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Omega B 3,2 V6 24V	2000-04	C	4/5	4900/1775/1450	2730	1635/2195	530/830	75	бенз.	3175	160(218)/6000	290/3400
Omega B Caravan 3,2 V6 24V	2000-04	У	5/5	4900/1775/1510	2730	1655/2305	540/1800	75	бенз.	3175	160(218)/6000	290/3400
Omega B V8	2000-02	C	4/5	4900/1775/1455	2730	1650/2205	540/1000	75	бенз.	5650	228(310)/4500	450/5600
Omega B 2,0 TD	1999-04	C	4/5	4900/1775/1450	2730	1595/2145	530/830	75	диз.	1995	74(101)/4300	205/1650
Omega B Caravan 2,0 TD	1999-04	У	5/5	4900/1775/1510	2730	1655/2265	540/1800	75	диз.	1995	74(101)/4300	205/1650
Omega B 2,2 TD	2000-04	C	4/5	4900/1775/1450	2730	1595/2145	530/830	75	диз.	1995	88(120)/4000	280/1600
Omega B Caravan 2,2 TD	2000-04	У	5/5	4900/1775/1510	2730	1655/2265	540/1800	75	диз.	1995	88(120)/4000	280/1600
Omega B 2,5 TD	1994-98	C	4/5	4788/1786/1455	2730	1525/2065	530/830	75	диз.	2497	96(130)/4500	250/2200
Omega B Caravan 2,5 TD	1994-98	У	5/5	4820/1786/1505	2730	1575/2195	540/1000	75	диз.	2497	96(130)/4500	250/2200
Omega B 2,5 TD	2001-04	C	4/5	4900/1775/1450	2730	1610/2180	530/830	75	диз.	2497	110(150)/4000	300/1700
Omega B Caravan 2,5 TD	2001-04	У	5/5	4900/1775/1510	2730	1660/2290	540/1800	75	диз.	2497	110(150)/4000	300/1700
Стоимость новых запчастей к Opel Omega B, *$: передние тормозные колодки – 45, задние тормозные колодки – 28, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 15, помпа – 54, рулевой редуктор – 1509, шаровая опора – 42, ремень ГРМ + ролики (комплект) – 125*												
Sintra 2,2 16V	1996-00	MB	5/7 5/8	4670/1830/1780	2850	1655/2345	460 /3765	70	бенз.	2198	104(141)/5400	202/2600
Sintra 3,0 24V	1996-00	MB	5/7 5/8	4670/1830/1780	2850	1725/2430	460 /3765	70	бенз.	2962	148(201)/6000	260/3600
Sintra 2.2 16V	1996-00	MB	5/7 5/8	4670/1830/1780	2850	1735/2430	460 /3765	70	диз.	2172	85(116)/3800	260/1900
Стоимость новых запчастей к Opel Sintra, *$: передние тормозные колодки – 48, задние тормозные колодки – 31, воздушный фильтр – 15, топливный фильтр – 23, помпа – 44, ремень ГРМ – 24, натяжной ролик ГРМ – 33*												
Vectra (A) 1,6i	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1030/1560	530/840	61	бенз.	1598	55(75)/5200	125/2600
Vectra (A) 1,6i	1988-95	X	5/5	4450/1700/1400	2600	1045/1560	460/1290	61	бенз.	1598	55(75)/5200	125/2600
Vectra (A) 1,8i	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1075/1610	530/840	61	бенз.	1796	66(90)/5400	145/3000
Vectra (A) 1,8i	1988-95	X	5/5	4450/1700/1400	2600	1090/1610	460/1290	61	бенз.	1796	66(90)/5400	145/3000
Vectra (A) 2,0i	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1115/1610	530/840	61	бенз.	1998	85(115)/5200	170/2600
Vectra (A) 2,0i	1988-95	X	5/5	4450/1700/1400	2600	1130/1645	460/1290	61	бенз.	1998	85(115)/5200	170/2600
Vectra (A) 4x4 2,0i	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1245/1750	380/700	65	бенз.	1998	85(115)/5200	170/2600
Vectra (A) 2,0i GT 16V	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1215/1720	530/840	65	бенз.	1998	110(150)/6000	196/4600
Vectra (A) GT 16V	1988-95	X	4/5	4432/1706/1400	2600	1205/1710	460/1290	61	бенз.	1998	110(150)/6000	196/4600
Vectra (A) 4x4 16V	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1310/1805	380/700	65	бенз.	1998	110(150)/6000	196/4600
Vectra (A) 2,0 16V Turbo	1988-95	X	5/5	4432/1706/1400	2600	1365/1845	460/1290	59	бенз.	1998	150(204)/5600	280/2400
Vectra (A) 2.5i V6	1988-95	C	4/5	4430/1700/1400	2600	1245/1765	530/840	61	бенз.	2489	125(170)/6000	227/4200
Vectra (A) 1,7 Turbo	1988-95	C	4/5	4430/1700/1412	2600	1150/1660	530/840	61	диз.	1686	60(82)/4400	168/2400
Vectra (A) 1,7 Turbo	1988-95	X	5/5	4450/1700/1405	2600	1135/1660	460/1290	61	диз.	1686	60(82)/4400	168/2400
Стоимость новых запчастей к Opel Vectra (A), *$: передние торм. колодки – 25, задние торм. колодки (диск./бараб.) – 20/33, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 12, рулевая рейка – 170–250, шаровая опора – 25, ремень ГРМ – 14*												
Vectra (B) 1,6i	1995-01	C	4/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	530/840	60	бенз.	1587	55(75)/5200	125/2600
Vectra (B) 2,0 16V	1995-01	X	5/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	480/790	60	бенз.	1998	100(136)/5600	188/3200
Vectra (B) 2,0 TDi 16V	1995-01	X	5/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	480/790	60	диз.	1995	74(100)/6200	150/3200
Vectra (B) 1,6	1995-01	X	5/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	480/790	60	бенз.	1598	55(75)/5200	125/2600
Vectra (B) 1,8 16V	1995-01	C	4/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	530/840	60	бенз.	1799	85(115)/5200	170/2600
Vectra (B) 2,5 CD	1995-01	C	4/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	530/840	60	бенз.	2498	125(170)/5200	227/4200
Vectra (B) 1,7 Turbo	1995-01	C	4/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	530/840	60	диз.	1686	60(82)/4400	168/2400
Vectra (B) 2,0 TDi 16V	1995-01	C	4/5	4477/1707/1428	2635	1170/1700	530/840	60	диз.	1998	60(82)/4400	168/2400
Vectra (B) 1,6 16V	1995-01	У	5/5	4490/1710/1440	2635	1205/1795	460/1490	60	бенз.	1598	74(100)/6200	150/3200
Vectra (B) 2,0 TDi 16V	1995-01	У	5/5	4490/1710/1440	2635	1205/1795	460/1490	60	диз.	1994	60(82)/4400	168/2400
Стоимость новых запчастей к Opel Vectra (B), *$: торм. колодки – 43, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 29/43, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 17, рулевая рейка – 1095, ремень ГРМ – 33, натяжной ролик – 44*												
Zafira 1,6 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1300/1980	150/600/1700	58	бенз.	1598	74(101)/600	150/3600
Zafira 1,8 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1320/2040	150/600/1700	58	бенз.	1796	85(116)/5400	170/3400
Zafira 1,8 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1365/2200	150/600/1700	58	бенз.	1796	92(125)/5600	170/3800
Zafira 2,0 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1400/2540	150/600/1700	58	бенз.	1998	141(192)/5400	250/1950
Zafira 2,2 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1395/2400	150/600/1700	58	бенз.	2198	108(147)/5800	203/4000
Zafira 2,0 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1430/2110	150/600/1700	58	диз.	1995	60(82)/4300	185/1800
Zafira 2,0 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1320/1950	150/600/1700	58	диз.	1995	74(101)/4300	230/1950
Zafira 2,2 16V	с 1999	KB	5/5 –7	4315/1740/1630	2695	1460/2500	150/600/1700	58	диз.	2172	92(125)/4000	280/1500
Стоимость новых запчастей к Opel Zafira, *$: задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 40/45, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 14, масляный фильтр – 6, помпа – 88, комплект ГРМ – 108, сцепление, комплект – 280*												
Peugeot (Франция)												
206 1,1	с 1998	X	3/5	3835/1650/1430	2440	910/1405	245/1130	50	бенз.	1100	44(60)/5500	91/2600
206 1,1	с 1998	X	5/5	3835/1650/1430	2440	910/1405	245/1130	50	бенз.	1100	44(60)/5500	91/2600
206 1,4	с 1998	X	3/5	3835/1650/1430	2440	950/1405	245/1130	50	бенз.	1360	55(75)/5500	111/2600
206 1,4	с 1998	X	5/5	3835/1650/1430	2440	950/1405	245/1130	50	бенз.	1360	55(75)/5500	111/2600
206 1,6	с 1998	X	3/5	3835/1650/1430	2440	1025/1525	245/1130	50	бенз.	1587	65(88)/5600	135/3000
206 1,6	с 1998	X	5/5	3835/1650/1430	2440	1025/1525	245/1130	50	бенз.	1587	65(88)/5600	135/3000

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	240	9,0	**Omega B 3,2 V6 24V**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	232	9,5	**Omega B Caravan 3,2 V6 24V**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	235/45 R17	250	7,0	**Omega B V8**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	186	15,0	**Omega B 2,0 TD**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	180	16,0	**Omega B Caravan 2,0 TD**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	12,5	**Omega B 2,2 TD**
3	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	190	13,0	**Omega B Caravan 2,2 TD**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	200	12,0	**Omega B 2,5 TD**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	195	12,5	**Omega B Caravan 2,5 TD**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	208	10,5	**Omega B 2,5 TD**
3	5-ст. мех./5-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	200	11,0	**Omega B Caravan 2,5 TD**
масляный фильтр – 3, подшипник передней ступицы – 158, подшипники задней ступицы – 53, амортизатор (передн./задн.) – 123/89, сцепление, комплект (диск+корзина) – 269,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	183	12,7	**Sintra 2,2 16V**
П	4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	201	10,9	**Sintra 3,0 24V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	175	14,5	**Sintra 2.2 16V**
масляный фильтр – 3, подшипник передн./задн. вместе со ступицей – 350/324, амортизатор (передн./задн.) – 123/73, шаровая опора – 84, сцепление, комплект – 220,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	176	14,5	**Vectra (A) 1,6i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	176	14,5	**Vectra (A) 1,6i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	183	12,5	**Vectra (A) 1,8i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	183	12,5	**Vectra (A) 1,8i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R14	198	10,5	**Vectra (A) 2,0i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R14	198	10,5	**Vectra (A) 2,0i**
4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R14	192	11,0	**Vectra (A) 4x4 2,0i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	217	8,5	**Vectra (A) 2,0i GT 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	220	7,9	**Vectra (A) GT 16V**
4	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	208	9,5	**Vectra (A) 4x4 16V**
П	6-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/50 R15	240	6,8	**Vectra (A) 2,0 16V Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	233	8,8	**Vectra (A) 2,5i V6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	176	14,5	**Vectra (A) 1,7 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R14	176	14,5	**Vectra (A) 1,7 Turbo**
масляный фильтр – 3, подшипник передней/задней ступицы – 25/17, амортизатор (передн./задн.) – 45/29, сцепление, комплект – 100, помпа – 30,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	176	14,0	**Vectra (B) 1,6i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R15	215	10,0	**Vectra (B) 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	195	13,0	**Vectra (B) 2,0 TDi 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	175	15,5	**Vectra (B) 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	203	11,0	**Vectra (B) 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	230	8,5	**Vectra (B) 2,5 CD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14	175	15,5	**Vectra (B) 1,7 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	178	15,5	**Vectra (B) 2,0 TDi 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	180	13,5	**Vectra (B) 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14	170	17,0	**Vectra (B) 2,0 TDi 16V**
масляный фильтр – 3, подшипник передн./задн. ступицы – 55/240, амортизатор (передн./задн.) – 92/70, шаровая опора – 43, сцепление, комплект – 453, помпа – 76,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	176	13,5	**Zafira 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4 -ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	184	12,0	**Zafira 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4 -ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	180	13,0	**Zafira 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	225/45 R17	220	8,2	**Zafira 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4 -ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	10,0	**Zafira 2,2 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	175	14,0	**Zafira 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	н. д.	н. д.	**Zafira 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4 -ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	187	11,5	**Zafira 2,2 16V**
амортизатор (передн./задн.) – 102/65, шаровая опора – 50, рулевая тяга – 46, подшипник передн./задн. ступицы – 294/314, передн. торм. колодки – 57,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	158	15,2	**206 1,1**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	158	15,2	**206 1,1**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/65 R14	170	13,2	**206 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/65 R14	170	13,2	**206 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/65 R14	185	11,7	**206 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/65 R14	185	11,7	**206 1,6**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
206 2,0 GTI 16V	с 1998	X	3/5	3835/1650/1430	2440	1050/1560	245/1130	50	бенз.	1997	99(135)/6000	190/4100
206 2,0 GTI 16V	с 1998	X	5/5	3835/1650/1430	2440	1050/1560	245/1130	50	бенз.	1997	99(135)/6000	190/4100
206 1,9	с 1998	X	3/5	3835/1650/1430	2440	1010/1525	245/1130	50	диз.	1868	54(69)/4600	125/2500
206 1,9	с 1998	X	5/5	3835/1650/1430	2440	1010/1525	245/1130	50	диз.	1868	54(69)/4600	125/2500
206 2,0 Turbo	с 1998	X	3/5	3835/1650/1430	2440	1070/1585	245/1130	50	диз.	1997	66(90)/4000	205/1900
206 2,0 Turbo	с 1998	X	5/5	3835/1650/1430	2440	1070/1585	245/1130	50	диз.	1997	66(90)/4000	205/1900
***Стоимость новых запчастей к Peugeot 206**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 50/43, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 13, масляный фильтр – 7,*												
306 1,4	1993-01	C	4/5	4265/1690/1380	2580	1010/1480	465	60	бенз.	1361	55(75)/5500	111/3400
306 1,6 16V	1993-01	C	4/5	4265/1690/1380	2580	1090/1580	465	60	бенз.	1587	80(109)/5750	147/4000
306 1,6 16V	1993-01	КБ	2/4	4180/1690/1380	2540	1210/1640	275	60	бенз.	1587	55(75)/5500	111/2600
306 2,0 S16	1993-01	C	4/5	4265/1690/1380	2580	1160/1625	465	60	бенз.	1998	98(133)/5500	180/4200
306 2,0 S16	1993-01	КБ	2/4	4180/1690/1380	2540	1270/1680	275	60	бенз.	1998	98(133)/5500	180/4200
306 1,9	1993-01	C	4/5	4265/1690/1380	2580	1100/1530	465	60	диз.	1868	51(69)/4600	125/2500
306 2,0 Turbo	1993-01	C	4/5	4265/1690/1380	2580	1135/1585	465	60	диз.	1997	66(90)/4000	205/1900
***Стоимость новых запчастей к Peugeot 306**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 55/68, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 20, масляный фильтр – 5,2,*												
405 1,4	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1030/1470	470	70	бенз.	1361	55(75)/5800	111/3400
405 1,6	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1060/1540	470	70	бенз.	1580	65(89)/5600	135/3000
405 1,8	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1100/1580	470	70	бенз.	1762	74(101)/6000	153/3000
405 2,0	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1135/1615	470	70	бенз.	1998	89(121)/5750	176/2750
405 X4 2,0	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1260/1740	470	67	бенз.	1998	89(121)/5750	176/2750
405 Mi 16	1987-95	C	4/5	4408/1716/1406	2669	1180/1660	470	70	бенз.	1998	112(152)/6500	183/3500
405 T16	1987-95	C	4/5	4408/1716/1390	2669	1340/1820	470	67	бенз.	1998	144(196)/5000	288/2600
405 GLD	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1135/1615	470	70	диз.	1905	47(64)/4600	118/2000
405 GRdT	1987-95	C	4/5	4408/1694/1406	2669	1150/1630	470	70	диз.	1905	66(90)/4000	196/2250
405 1,4 Break	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1060/1560	425/1640	70	бенз.	1361	55(75)/5800	111/3400
405 1,6 Break	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1090/1590	425/1640	70	бенз.	1580	65(89)/5600	135/3000
405 1,8 Break	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1140/1640	425/1640	70	бенз.	1762	74(101)/6000	153/3000
405 2,0 Break	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1170/1650	425/1640	70	бенз.	1998	89(121)/5750	176/2750
405 X4 2,0 Break	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1300/1780	425/1640	67	бенз.	1998	89(121)/5750	176/2750
405 GLD Break	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1170/1650	425/1640	70	диз.	1905	47(64)/4600	118/2000
405 GRdT	1987-95	У	5/5	4398/1704/1445	2669	1210/1690	425/1640	70	диз.	1905	66(90)/4000	196/2250
***Стоимость новых запчастей к Peugeot 405**, $: передние тормозные колодки – 35, задние тормозные колодки/колодки стояночного тормоза – 25/35, воздушный фильтр – 8, рулевая рейка – 200 – 400, шаровая опора – 11, ремень ГРМ – 12*												
406 1,8 16V	1995-04	C	4/5	4600/1765/1400	2700	1245/1770	430	70	бенз.	1762	66(90)/5000	147/2600
406 1,8 16V	1996-04	У	5/5	4735/1765/1500	2700	1330/1960	525/1740	70	бенз.	1762	66(90)/5000	147/2600
406 1,8 16V	1995-04	C	4/5	4600/1765/1400	2700	1245/1770	430	70	бенз.	1762	81(110)/5500	155/4250
406 1,8 16V	1996-04	У	5/5	4735/1765/1500	2700	1330/1960	525/1740	70	бенз.	1762	81(110)/5500	155/4250
406 2,0 16V	1995-04	C	4/5	4600/1765/1400	2700	1350/1890	430	70	бенз.	1997	99(135)/6000	190/4100
406 2,0 16V	1996-04	У	5/5	4735/1765/1500	2700	1440/2070	525/1740	70	бенз.	1997	99(135)/6000	190/4100
406 2,0 16V	1997-04	K	2/4	4620/1780/1350	2700	1385/1785	390	70	бенз.	1997	99(135)/6000	190/4100
406 2,9 24V	1995-04	C	4/5	4600/1765/1400	2700	1455/1995	430	70	бенз.	2946	152(207)/6000	285/3750
406 2,9 24V	1996-04	У	5/5	4735/1765/1500	2700	1505/2175	525/1740	70	бенз.	2946	152(207)/6000	285/3750
406 2,9 24V	1997-04	K	2/4	4620/1780/1350	2700	1458/1910	390	70	бенз.	2946	152(207)/6000	285/3750
406 2,0 TD	1995-04	C	4/5	4600/1765/1400	2700	1330/1870	430	70	диз.	1997	66(90)/4000	205/1900
406 2,0 TD	1996-04	У	5/5	4735/1765/1500	2700	1380/2030	525/1740	70	диз.	1997	66(90)/4000	205/1900
406 2,0 TD	1995-04	K	2/4	4620/1780/1350	2700	1410/1950	390	70	диз.	1997	80(109)/4000	250/1750
406 2,0 TD	1996-04	C	4/5	4600/1765/1400	2700	1460/2075	430	70	диз.	1997	80(109)/4000	250/1750
***Стоимость новых запчастей к Peugeot 406**, $: передн. торм. колодки – 57, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 68/60, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 25, распредвал – 415, ремень ГРМ – 25, натяжной ролик – 57*												
605 2,0	1990-97	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1325/1825	497	80	бенз.	1998	89(121)/5600	170/4000
605 2,0 SLi	1990-99	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1430/1900	497	80	бенз.	1998	97(132)/5500	180/4200
605 2,0 SRti	1990-99	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1470/1970	497	80	бенз.	1998	108(147)/5300	235/2000
605 2,9	1997-99	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1540/1985	497	80	бенз.	2946	140(190)/5500	267/4000
605 3,0 SV	1990-97	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1530/2030	497	80	бенз.	2963	123(167)/5600	235/4600
605 3,0 SV 24	1990-97	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1615/2050	497	80	бенз.	2963	147(200)/6000	260/3600
605 SLdt 2,1	1990-99	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1470/1970	497	80	диз.	2088	80(109)/4300	235/2000
605 SRdt 2,5	1990-99	C	4/5	4721/1799/1426	2800	1570/2030	497	80	диз.	2446	95(129)/4300	285/2000
***Стоимость новых запчастей к Peugeot 605**, $: передние тормозные колодки – 48, задние тормозные колодки – 40, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 13, шаровая опора – 25, цепь ГРМ – 58, ремень ГРМ – 18*												
806 1,8	1997-98	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1445/2085	340/3300	80	бенз.	1762	73(99)/5750	147/2600
806 2,0	1994-98	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1585/2300	340/3300	80	бенз.	1998	89(121)/5750	170/2650
806 2,0 16V	2000-02	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1585/2300	340/3300	80	бенз.	1998	100(136)/6000	190/4100
806 2,0 Turbo	1994-98	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1650/2340	340/3300	80	бенз.	1998	108(147)/5300	235/2500
806 1,9	1995-98	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1565/2365	340/3300	80	диз.	1905	68(92)/4000	196/2250
806 2,0 HDI	1999-00	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1565/2365	340/3300	80	диз.	1905	80(110)/4000	250/1750
806 2,1 12V	1996-98	MB	5/5-8	4455/1835/1710	2825	1615/2385	340/3300	80	диз.	2088	80(109)/4300	250/2000
***Стоимость новых запчастей к Peugeot 806**, $: передн. торм. колодки – 60, задн. торм. колодки (диск.) – 50, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 19, масляный фильтр – 7, рычаг вместе с шар. опорой – 115–140, рулевая рейка – 603, ремень ГРМ – 20, натяжной ролик ГРМ – 37*												

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	210	8,4	**206 2,0 GTI 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	210	8,4	**206 2,0 GTI 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/65 R14	161	16,1	**206 1,9**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/65 R14	161	16,1	**206 1,9**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14	180	12,0	**206 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/65 R14	180	12,0	**206 2,0 Turbo**
подшипник передн./задн. ступицы – 45/27, амортизатор (передн./задн.) – 127/73, шаровая опора – 25, сцепление, комплект – 145, помпа – 19, ремень ГРМ – 10							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	173	14,9	**306 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	189	11,2	**306 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	185/65 R14	189	11,2	**306 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	201	10,4	**306 2,0 S16**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	196	11,1	**306 2,0 S16**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	161	17,3	**306 1,9**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	185/60 R14	180	12,4	**306 1,9 Turbo**
подшипник передн./задн. ступицы – 43/46, амортизатор (передн./задн.) – 74/63, шаровая опора – 33, сцепление, комплект – 150, помпа – 71, ремень ГРМ – 21, натяжной ролик – 53							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R14	169	15,1	**405 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R14	178	14,3	**405 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	185	11,9	**405 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	197	11,3	**405 2,0**
4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	190	11,7	**405 X4 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/55 R15	215	9,8	**405 Mi 16**
4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50 R16	235	7,1	**405 T16**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	160	16,0	**405 GLD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	180	12,7	**405 GRdT**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R14	165	15,6	**405 1,4 Break**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R14	173	13,2	**405 1,6 Break**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	180	12,4	**405 1,8 Break**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	192	11,8	**405 2,0 Break**
4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	185	12,2	**405 X4 2,0 Break**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	158	16,7	**405 GLD Break**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	175	13,2	**405 GRdT**
топливный фильтр – 13, масляный фильтр – 4, подшипник передней/задней ступицы – 35/75, амортизатор (передн./задн.) – 52/48, сцепление, комплект – 140, помпа – 29,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	192	12,5	**406 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	185	12,6	**406 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	192	12,5	**406 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	185	12,6	**406 1,8 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	208	10,8	**406 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	203	10,9	**406 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	208	10,4	**406 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	240	8,1	**406 2,9 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	234	8,5	**406 2,9 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/55 R16	240	7,8	**406 2,9 24V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	177	14,5	**406 2,0 TD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	175	14,8	**406 2,0 TD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	191	12,5	**406 2,0 TD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	185	12,8	**406 2,0 TD**
масляный фильтр – 6, шаровая опора – 33, амортизатор (передн./задн.) – 75/68, подшипн. ступицы (передн./задн.) – 46/49, рулевая рейка – 550, сцепление, комплект – 200,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14	199	10,7	**605 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	205	10,9	**605 2,0 SLi**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	210	10,0	**605 2,0 SRti**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/55 R16	233	8,4	**605 2,9**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	222	9,7	**605 3,0 SV**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/55 R16	235	8,6	**605 3,0 SV 24**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	190	13,1	**605 SLdt 2,1**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15	201	12,1	**605 SRdt 2,5**
масляный фильтр – 4, подшипник передней/задней ступицы – 58/139, амортизатор (передн./задн.) – 90/70, сцепление, комплект – 150, помпа – 48, рулевая рейка – 600,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	195/70 R14, 205/65 R15	165	16,2	**806 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/65 R15	177	14,6	**806 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/65 R15	186	10,9	**806 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/65 R15	195	10,1	**806 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	195/70 R14, 205/65 R15	160	17,2	**806 1,9**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/70 R14, 205/65 R15	175	15,8	**806 2,0 HDI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	195/70 R14, 205/65 R15	175	14,1	**806 2,1 12V**
подшипн. передн. ступицы – 66, подшипн. задн. ступицы – 98, амортизатор (передн./задн.) – 81/66, сцепление, комплект – 180, помпа – 52,							

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
	Общие данные								Двигатель			
Renault (Франция)												
19 1,4	1988-00	X	3/5	4162/1684/1412	2544	965/1420	386/1310	55	бенз.	1390	43(58)/4750	100/3000
19 1,4	1988-00	X	5/5	4162/1684/1412	2544	965/1420	386/1310	55	бенз.	1390	43(58)/4750	100/3000
19 1,4	1988-00	C	4/5	4248/1684/1412	2544	965/1420	463/1352	55	бенз.	1390	43(58)/4750	100/3000
19 1,4	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	1070/1470	386/1310	55	бенз.	1390	55(75)/6000	107/4000
19 1,4	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	1070/1470	386/1310	55	бенз.	1390	55(75)/6000	107/4000
19 1,4	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	1070/1470	463/1352	55	бенз.	1390	55(75)/6000	107/4000
19 1,8	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	970/1440	386/1310	55	бенз.	1721	54(73)/5000	127/2750
19 1,8	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	970/1440	386/1310	55	бенз.	1721	54(73)/5000	127/2750
19 1,8	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	990/1460	463/1352	55	бенз.	1721	54(73)/5000	127/2750
19 1,8s	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	1025/1510	386/1310	55	бенз.	1794	65(88)/5750	142/2750
19 1,8s	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	1025/1510	386/1310	55	бенз.	1794	65(88)/5750	142/2750
19 1,8s	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	1045/1530	463/1352	55	бенз.	1794	65(88)/5750	127/2750
19 1,8i	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	1045/1520	386/1310	55	бенз.	1794	80(109)/5750	160/4250
19 1,8i	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	1045/1520	386/1310	55	бенз.	1794	80(109)/5750	160/4250
19 1,8i	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	1065/1540	463/1352	55	бенз.	1794	80(109)/5750	160/4250
19 1,8 16V	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	1135/1600	386/1310	55	бенз.	1764	99(135)/6500	158/4250
19 1,8 16V	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	1135/1600	386/1310	55	бенз.	1764	99(135)/6500	158/4250
19 1,8 16V	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	1135/1600	463/1352	55	бенз.	1764	99(135)/6500	158/4250
19 1,8 Cabriolet	1988-00	КБ	2/4	4162/1696/1410	2544	1125/1495	255/360	55	бенз.	1794	66(90)/5750	142/2750
19 1,8 Cabriolet 16V	1988-00	КБ	2/4	4162/1696/1410	2544	1190/1530	255/360	55	бенз.	1764	99(135)/6500	158/4250
19 1,9 D	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	1030/1525	386/1310	55	диз.	1870	47(64)/4500	118/2250
19 1,9 D	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	1030/1525	386/1310	55	диз.	1870	47(64)/4500	118/2250
19 1,9 D	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	1050/1525	463/1352	55	диз.	1870	47(64)/4500	118/2250
19 1,9 TD	1988-00	X	3/5	4162/1696/1412	2544	1065/1540	386/1310	55	диз.	1870	66(90)/4250	175/2250
19 1,9 TD	1988-00	X	5/5	4162/1696/1412	2544	1065/1540	386/1310	55	диз.	1870	66(90)/4250	175/2250
19 1,9 TD	1988-00	C	4/5	4248/1696/1412	2544	1065/1560	463/1352	55	диз.	1870	66(90)/4250	175/2250
***Стоимость новых запчастей к* Renault 19,** *$: торм. колодки (передн./задн.) – 24/38, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 22, масляный фильтр – 6,*												
21 1.8 TL	1989-95	C	4/5	4528/1726/1425	2659	1000/1440	490/1048	66	бенз.	1721	54(73)/5000	127/2750
21 1.8 TL	1989-95	X	5/5	4461/1726/1425	2659	1025/1456	420/1288	66	бенз.	1721	54(73)/5000	127/2750
21 1.8 GTS	1989-95	C	4/5	4528/1726/1425	2659	1035/1520	490/1048	66	бенз.	1721	66(90)/5250	135/4000
21 1.8 GTS	1989-95	X	5/5	4461/1726/1425	2659	1010/1495	420/1288	66	бенз.	1721	66(90)/5250	135/4000
21 Nevada 1.8 RT	1989-95	У	5/5	4693/1726/1450	2809	1044/1700	674/1694	66	бенз.	1721	66(90)/5250	135/4000
21 Nevada 2,0 RTI	1989-95	C	4/5	4528/1726/1425	2659	1215/1740	490/1048	66	бенз.	1995	99(134)/6000	174/4300
21 2,2 GTX	1989-95	C	4/5	4528/1726/1425	2659	1090/1585	490/1048	66	бенз.	2165	79(107)/5000	170/3500
21 2,2 GTX	1989-95	X	5/5	4461/1726/1425	2659	1120/1605	420/1288	66	бенз.	2165	79(107)/5000	170/3500
21 Nevada 2,2 RT	1989-95	У	5/5	4693/1726/1450	2809	1190/1735	674/1694	66	бенз.	2165	79(107)/5000	170/3500
21 Nevada 2,2 RT 4x4	1989-95	У	5/5	4693/1726/1450	2809	1300/1795	674/1694	62	бенз.	2165	79(107)/5000	170/3500
21 Nevada 2,1 D	1989-95	У	5/5	4693/1726/1450	2809	1160/1740	674/1694	66	диз.	2068	51(70)/4500	137/2250
21 2,1 TD	1989-95	C	4/5	4528/1726/1425	2659	1130/1620	490/1048	66	диз.	2068	65(88)/4250	181/2000
21 2,1 TD	1989-95	X	5/5	4461/1726/1425	2659	1155/1645	420/1288	66	диз.	2068	65(88)/4250	181/2000
21 Nevada 2,1 TD	1989-95	У	5/5	4693/1726/1450	2809	1195/1760	674/1694	66	диз.	2068	65(88)/4250	181/2000
***Стоимость новых запчастей к* Renault 21,** *$: передние тормозные колодки – 43, задние тормозные колодки – 23, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 18, ремень ГРМ – 12, натяжной ролик ГРМ – 47*												
Clio 1,2 RL	1990-98	X	3/5	3709/1616/1395	2472	830/1265	265/1055	43	бенз.	1171	40(55)/5300	85/3500
Clio 1,2 RL	1990-98	X	5/5	3709/1616/1395	2472	830/1265	265/1055	43	бенз.	1171	40(55)/5300	85/3500
Clio 1,4 RT	1990-98	X	3/5	3709/1616/1395	2472	850/1295	265/1055	43	бенз.	1390	55(75)/5750	107/3500
Clio 1,4 RT	1990-98	X	5/5	3709/1616/1395	2472	850/1295	265/1055	43	бенз.	1390	55(75)/5750	107/3500
Clio 1,8	1990-98	X	3/5	3709/1616/1395	2472	955/1400	265/1055	43	бенз.	1794	59(80)/5500	155/4250
Clio Williams 2,0 16V	1990-98	X	3/5	3710/1640/1360	2472	982/800	н. д.	50	бенз.	1998	110(150)/6100	175/4500
Clio RS 1,8 16V	1990-98	X	3/5	3710/1620/1400	2472	935/750	н. д.	43	бенз.	1783	81(110)/5500	150/2750
Clio 1,9	1990-98	X	3/5	3709/1616/1395	2472	1155/1645	290/1030	43	диз.	1870	47(64)/4500	118/2250
Clio 1,9	1990-98	X	5/5	3709/1616/1395	2472	1155/1645	290/1030	43	диз.	1870	47(64)/4500	118/2250
***Стоимость новых запчастей к* Renault Clio,** *$: передние тормозные колодки – 26, задние тормозные колодки – 30, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 14, шаровая опора – 30, ремень ГРМ – 20*												
Espace 2,2	1991-96	MB	5/7	4430/1795/1705	2580	1330/2130	250/3000	77	бенз.	2165	79(108)/5000	170/3500
Espace 2,8 V6	1991-96	MB	5/7	4430/1795/1705	2580	1496/2800	250/3000	77	бенз.	2849	110(152)/5400	225/2500
Espace 2,1	1991-96	MB	5/7	4430/1795/1705	2580	1417/2800	250/3000	77	диз.	2068	65(88)/4250	181/2000
Espace 2,2	1991-96	MB	5/7	4430/1795/1705	2580	1417/2800	250/3000	77	диз.	2188	83(113)/4500	234/2000
***Стоимость новых запчастей к* Renault Espace,** *$: передние тормозные колодки – 38, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 39/45, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 11,*												
Laguna 1,6 16V	1994-00	X	5/5	4510/1750/1430	2670	1230/1840	450/1335	66	бенз.	1598	79(107)/5750	148/3750
Laguna Break 1,6 16V	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1285/2050	520/1850	66	бенз.	1598	79(107)/5750	148/3750
Laguna 1,8	1994-00	X	5/5	4508/1752/1433	2670	1315/1835	452/1335	66	бенз.	1783	66(90)/5250	148/3000
Laguna Break 1,8	1994-00	У	5/5	4620/1748/1448	2670	1365/1910	520/1850	66	бенз.	1783	69(90)/5000	153/2500
Laguna 1,8 16V	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1265/1900	450/1335	66	бенз.	1783	88(120)/5750	165/3750
Laguna Break 1,8 16V	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1310/2075	520/1850	66	бенз.	1783	88(120)/5750	165/3750
Laguna 2,0	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1290/1930	450/1335	66	бенз.	1998	84(114)/5400	168/4250
Laguna Break 2,0	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1335/2120	520/1850	66	бенз.	1998	84(114)/5400	168/4250
Laguna 1,9 16V	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1310/1930	450/1335	66	бенз.	1998	102(139)/6000	182/4500
Laguna Break 1,9 16V	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1355/2110	520/1850	66	бенз.	1998	103(140)/6200	176/3500

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	161	14,8	19 1,4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	161	14,8	19 1,4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	161	14,8	19 1,4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	166	13,5	19 1,4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	166	13,5	19 1,4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70 R13	166	13,5	19 1,4
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	171	12,3	19 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	171	12,3	19 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	171	12,3	19 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	181	10,9	19 1,8s
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	181	10,9	19 1,8s
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	181	10,9	19 1,8s
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	195	9,9	19 1,8i
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	195	9,9	19 1,8i
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	195	9,9	19 1,8i
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	212	8,5	19 1,8 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	212	8,5	19 1,8 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	212	8,5	19 1,8 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	176	11,9	19 1,8 Cabriolet
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	208	8,3	19 1,8 Cabriolet 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	161	15,7	19 1,9 D
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	161	15,7	19 1,9 D
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	161	15,7	19 1,9 D
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	183	11,4	19 1,9 TD
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	183	11,4	19 1,9 TD
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/70 R13	183	11,4	19 1,9 TD
подшипник передн./задн. ступицы – 70/38, амортизатор (передн./задн.) – 62/60, шаровая опора – 16, сцепление, комплект – 170, помпа – 45, ремень ГРМ – 25							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/70 R13	171	12,5	21 1.8 TL
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/70 R13	171	12,5	21 1.8 TL
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	185	10,7	21 1.8 GTS
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13	185	10,7	21 1.8 GTS
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	179	11,5	21 Nevada 1.8 RT
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	185/65 R14	198	10,2	21 Nevada 2,0 RTI
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	192	9,9	21 2,2 GTX
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14, 185/65 R14	192	9,9	21 2,2 GTX
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	186	10,7	21 Nevada 2,2 RT
4x4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	181	11,8	21 Nevada 2,2 RT 4x4
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	164	16,1	21 Nevada 2,1 D
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	177	11,8	21 2,1 TD
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	177	11,8	21 2,1 TD
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	171	12,5	21 Nevada 2,1 TD
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. ступицы – 40/47, амортизатор (передн./задн.) – 68/60, шаровая опора – 26, сцепление, комплект – 170, помпа – 37,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	155	15,0	Clio 1,2 RL
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	155	15,0	Clio 1,2 RL
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	165/65 R15	175	11,3	Clio 1,4 RT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	165/65 R15	175	11,3	Clio 1,4 RT
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/60 R15	195	8,9	Clio 1,8
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	215	7,8	Clio Williams 2,0 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/60 R14	195	8,9	Clio RS 1.8 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	155/70 R13	161	14,8	Clio 1,9
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	155/70 R13	161	14,8	Clio 1,9
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. ступицы – 36/60, амортизатор (передн./задн.) – 71/69, сцепление, комплект – 125, помпа – 48, рулевая рейка – 270,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	195/65 R14	175	12,9	Espace 2,2
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	10,3	Espace 2,8 V6
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14	162	15	Espace 2,1
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14	175	14,5	Espace 2,2
масляный фильтр – 5, подшипник передн./задн. ступицы – 52/36, амортизатор (передн./задн.) – 60/70, помпа – 30, шаровая опора – 23, ремень ГРМ – 35							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	195	11,5	Laguna 1,6 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	187	11,9	Laguna Break 1,6 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	180	13,9	Laguna 1,8
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	175	13,7	Laguna Break 1,8
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	203	10,7	Laguna 1,8 16V
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	195	11,1	Laguna Break 1,8 16V
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	190	11,6	Laguna 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	182	13,3	Laguna Break 2,0
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	210	9,8	Laguna 1,9 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	200	9,9	Laguna Break 1,9 16V

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/Ширина/Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Laguna 2,9 24V	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1395/1985	450/1335	66	бенз.	2946	140(190)/5750	267/4000
Laguna Break 2,9 24V	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1455/2150	520/1850	66	бенз.	2946	140(190)/5750	267/4000
Laguna 1,9 TD	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1310/1900	450/1335	66	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Laguna Break 1,9 TD	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1360/2100	520/1850	66	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Laguna 2,2 D	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1425/2040	450/1335	66	диз.	2188	61(83)/4300	142/2250
Laguna Break 2,2 D	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1425/2040	520/1850	66	диз.	2188	61(83)/4300	142/2250
Laguna 2,2 TD	1994-00	X	5/5	4510/1750/1440	2670	1230/1840	450/1335	66	диз.	2188	83(113)/4300	250/2000
Laguna Break 2,2 TD	1994-00	У	5/5	4630/1750/1470	2670	1285/2050	520/1850	66	диз.	2188	83(113)/4300	250/2000
Стоимость новых запчастей к Laguna, *$: передн. торм. колодки – 36, задн. торм. колодки – 50, воздушный фильтр – 5, топливный фильтр – 9, масляный фильтр – 3,5, ремень ГРМ и натяжной ролик – 66*												
Megane 1,4	1995-02	X	5/5	4164/1698/1420	2580	1140/1580	348/1210	60	бенз.	1390	55(75)/5500	114/4250
Megane 1,4	1995-02	У	5/5	4437/1698/1420	2580	1200/1660	485/1600	60	бенз.	1390	55(75)/5500	114/4250
Megane 1,4 16V	1995-02	C	4/5	4463/1698/1420	2580	1170/1610	510/1310	60	бенз.	1390	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,4 16V	1995-02	X	5/5	4164/1698/1420	2580	1155/1595	348/1210	60	бенз.	1390	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,4 16V	1995-02	K	2/5	3967/1698/1366	2468	1120/1490	288	60	бенз.	1390	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,4 16V	1995-02	КБ	2/5	4082/1698/1398	2468	1190/1550	281	60	бенз.	1390	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,4 16V	1995-02	У	5/5	4437/1698/1420	2580	1210/1685	485/1600	60	бенз.	1390	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,6 16V	1995-02	C	4/5	4463/1698/1420	2580	1160/1600	510/1310	60	бенз.	1598	79(107)/5750	148/3750
Megane 1,6 16V	1995-02	X	5/5	4164/1698/1420	2580	1160/1600	348/1210	60	бенз.	1598	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,6 16V	1995-02	K	2/5	3967/1698/1366	2468	1120/1490	288	60	бенз.	1598	79(107)/5750	148/3750
Megane 1,6 16V	1995-02	КБ	2/5	4082/1698/1398	2468	1200/1560	281	60	бенз.	1598	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,6 16V	1995-02	У	5/5	4437/1698/1420	2580	1235/1695	485/1600	60	бенз.	1598	70(95)/6000	127/3750
Megane 1,9 dTi	1995-02	C	4/5	4463/1698/1420	2580	1225/1675	510/1310	60	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Megane 1,9 dTi	1995-02	X	5/5	4164/1698/1420	2580	1215/1650	348/1210	60	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Megane 1,9 dTi	1995-02	K	2/5	3967/1698/1366	2468	1180/1550	288	60	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Megane 1,9 dTi	1995-02	У	5/5	4437/1698/1420	2580	1285/1745	485/1600	60	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Стоимость новых запчастей к Renault Megane, *$: передние тормозн. колодки – 36, задние тормозн. колодки – 48, воздушный фильтр – 4,6, топливный фильтр – 7,5, рулевая рейка– 748, ремень ГРМ – 29, натяжной ролик ГРМ – 35*												
Megane Scenic 1,4	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1215/1760	410/1800	60	бенз.	1390	55(75)/6000	107/4000
Megane Scenic 1,4 16V	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1235/1725	410/1800	60	бенз.	1390	70(95)/6000	127/3750
Megane Scenic 1,6	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1220/1780	410/1800	60	бенз.	1598	66(90)/5250	131/2500
Megane Scenic 1,6 16V	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1250/1800	410/1800	60	бенз.	1598	79(107)/5750	148/3750
Megane Scenic 1,8 16V	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1215/1760	410/1800	60	бенз.	1783	85(116)/5750	164/3750
Megane Scenic 2,0	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1270/1800	410/1800	60	бенз.	1998	84(114)/5400	168/4250
Megane Scenic 2,0 16V	1999-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1265/1800	410/1800	60	бенз.	1998	103(139)/5500	183/3750
Megane Scenic 1,9	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1275/1800	410/1800	60	диз.	1870	47(64)/4500	120/2250
Megane Scenic 1,9 Turbo	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1275/1800	410/1800	60	диз.	1870	72(98)/4000	200/2000
Megane Scenic 1,9 DTI	1996-03	КВ	5/5	4130/1720/1600	2580	1290/1800	410/1800	60	диз.	1870	77(105)/4000	200/1500
Стоимость новых запчастей к Renault Megane Scenic, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 36/48, воздушный фильтр – 6,3, топливный фильтр – 8, масляный фильтр – 5,*												
Safrane 2,0 16V RTE	1993-01	C	5/5	4770/1820/1440	2770	1450/2025	455/1360	80	бенз.	1948	100(136)/600	182/4500
Safrane VGI	1993-01	C	5/5	4777/1820/1444	2770	1495/2080	455/1360	80	бенз.	2435	123(167)/5500	235/4500
Safrane 3,0 V6 Biturbo	1993-01	C	5/5	4777/1820/1444	2770	1450/2025	455/1360	80	бенз.	2963	193(262)/5500	363/2500
Safrane 2,9 24V	1993-01	C	5/5	4777/1820/1444	2770	1580/2125	455/1360	80	бенз.	2946	140(190)/5750	267/4000
Safrane 2,2 DT RTE	1993-01	C	5/5	4777/1820/1444	2770	1575/2145	455/1360	80	диз.	2188	83(113)/4300	250/2000
Стоимость новых запчастей к Renault Safrane, *$: передние тормозные колодки – 49, задние тормозные колодки – 32, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 19, шаровая опора – 19, рулевая рейка – 800, ремень ГРМ – 32, цепь ГРМ – 66*												
Rover (Великобритания)												
214i 1,4	1995-00	X	3/5	3973/1688/1419	2499	1060/1210	304/1090	50	бенз.	1396	55(75)/5500	117/2500
214Si 1,4 16V	1995-00	X	5/5	3973/1688/1419	2502	1020/1500	304/1090	50	бенз.	1396	76(103)/6000	123/4500
216Si 1,6 16V	1995-00	X	3/5	3973/1688/1419	2502	1030/1500	304/1090	50	бенз.	1589	82(111)/6000	138/4500
216i 1,6 16V	1995-00	X	5/5	3973/1688/1419	2502	1060/1210	304/1090	50	бенз.	1589	91(120)/6000	127/4500
200i 1,8 16V	1995-00	X	5/5	3973/1688/1419	2502	1090/1520	304/1090	50	бенз.	1795	106(145)/6750	174/4000
220D 2,0	1995-00	X	5/5	3973/1688/1419	2502	1130/1600	304/1090	50	диз.	1996	63(86)/4200	230/2000
220D 2,0	1995-00	X	5/5	3973/1688/1419	2502	1230/1600	304/1090	50	диз.	1994	74(105)/4200	240/2000
Стоимость новых запчастей к Rover 200 (RF), *$: передн. торм. колодки – 60, задн. торм. колодки – 38, воздушный фильтр – 30, топливный фильтр – 47, масляный фильтр – 8, ремень ГРМ – 35, натяжители ремня – 56*												
414i 1,4 16V	1995-99	C	4/5	4490/1700/1390	2620	1120/1550	470 /810	55	бенз.	1588	76(103)/6000	145/3000
414i Tourer 1,4 16V	1995-99	У	5/5	4370/1695/1400	2620	1120/1550	370/720	55	бенз.	1588	76(103)/6000	145/3000
416i 1,6 16V	1995-99	C	4/5	4490/1700/1390	2620	1125/1550	470/810	55	бенз.	1588	82(111)/6000	145/3000
416i Tourer 1,6 16V	1995-99	У	5/5	4370/1695/1400	2620	1125/1550	370/720	55	бенз.	1588	82(111)/6000	145/3000
420 SLi 2,0 16V	1995-99	C	4/5	4490/1700/1390	2620	1265/1690	470 /810	55	бенз.	1994	100(136)/6000	185/2500
400i 2,0 16V	1995-99	X	5/5	4315/1695/1390	2620	1265/1690	370/720	55	бенз.	1994	100(136)/6000	185/2500
425 GSi 2,5 V6 24V	1995-99	C	4/5	4490/1700/1390	2620	1350/1690	470 /810	55	бенз.	2497	129(175)/6500	240/4000
425 Tourer 2,5 V6 24V	1995-99	У	5/5	4370/1695/1400	2620	1350/1690	370/720	55	бенз.	2497	129(175)/6500	240/4000
420D 2,0	1995-99	C	4/5	4490/1700/1390	2620	1120/1640	470/810	55	диз.	1994	63(86)/4200	165/2000
420 Di 2,0	1995-99	C	4/5	4490/1700/1390	2620	1120/1640	470/810	55	диз.	1994	77(105)/4200	170/2000
420 Tourer 2,0	1995-99	У	5/5	4370/1695/1400	2620	1120/1640	370/720	55	диз.	1994	77(105)/4200	170/2000
Стоимость новых запчастей к Rover 400, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 61/39, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 26, масляный фильтр – 7, рычаг с шаровой опорой нижн. – 154, ремень ГРМ – 24, натяжной ролик ГРМ – 17*												

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	205/60 R15	235	7,7	**Laguna 2,9 24V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	225	7,9	**Laguna Break 2,9 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	185	12,5	**Laguna 1,9 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	177	13,0	**Laguna Break 1,9 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14	175	15,3	**Laguna 2,2 D**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	195/65 R14	170	16,0	**Laguna 2,2 D**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	195	11,8	**Laguna 2,2 TD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	185	12,6	**Laguna Break 2,2 TD**
подшипник передн./задн. ступицы – 55/118, амортизатор (передн./задн.) – 71/71, сцепление, комплект – 120, помпа – 46, шаровая опора – 14, рулевая рейка – 1355,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	170	13,8	**Megane 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	168	14,3	**Megane 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	189	11,8	**Megane 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	184	11,8	**Megane 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	187	11,4	**Megane 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	190	11,9	**Megane 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./бараб.	175/65 R14	182	12,0	**Megane 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/55 R15	195	9,8	**Megane 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск .вент./бараб.	185/55 R15	195	9,8	**Megane 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	187	11,4	**Megane 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск .вент./бараб.	185/55 R15	200	10,1	**Megane 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск .вент./бараб.	185/55 R15	193	10,3	**Megane 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/55 R15	187	12,3	**Megane 1,9 dTi**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск .вент./бараб.	185/55 R15	185	12,3	**Megane 1,9 dTi**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск .вент./бараб.	185/55 R15	186	11,2	**Megane 1,9 dTi**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск .вент./бараб.	185/55 R15	182	12,2	**Megane 1,9 dTi**
масляный фильтр – 4, подшипник передн./задн. ступицы – 54/35, амортизатор (передн./задн.) – 45/63, шаровая опора – 26, сцепление, комплект – 235, помпа – 48,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	160	16,2	**Megane Scenic 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	175	13,5	**Megane Scenic 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R14, 185/65 R15, 195/60 R15	170	13,7	**Megane Scenic 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	185	11,2	**Megane Scenic 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	189	10,9	**Megane Scenic 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	185	11,1	**Megane Scenic 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	196	10,2	**Megane Scenic 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	185/65 R15	152	18,9	**Megane Scenic 1,9**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	174	12,7	**Megane Scenic 1,9 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15	173	12,8	**Megane Scenic 1,9 DTI**
подшипник передн./задн. ступицы – 23/110, амортизатор (передн./задн.) – 42/84, шаровая опора – 12, сцепление, комплект – 290, помпа – 42, ремень ГРМ – 28, натяжной ролик ГРМ – 116							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	207	10,5	**Safrane 2,0 16V RTE**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	220	9,1	**Safrane VGI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15, 205/55 R16	210	10,2	**Safrane 3,0 V6 Biturbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	225	9,5	**Safrane 2,9 24V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	192	13,2	**Safrane 2,2 DT RTE**
масляный фильтр – 6, подшипник передн./задн. ступицы – 92/40, амортизатор (передн./задн.) – 100/93, сцепление, комплект – 296, помпа – 115,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/65 R14	165	13,3	**214i 1,4**
П	5-ст. мех	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/55 R14	185	10,7	**214Si 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/55 R14	190	9,9	**216Si 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	185	10,2	**216i 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб. диск. вент./диск.	185/55 R15	205	8,0	**200i 1,8 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб. диск. вент./диск.	185/55 R15	170	12,9	**220D 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб. диск. вент./диск.	185/55 R15	185	10,6	**220D 2,0**
подшипник передн./задн. ступицы – 99/205, амортизатор (передн./задн.) – 150/116, сцепление, комплект – 291, помпа – 62, шаровая опора – 80, рулевая рейка – 270,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	175/65 R14	185	11,8	**414i 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	175/65 R14	185	11,8	**414i Tourer 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	190	10,8	**416i 1,6 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	180	10,2	**416i Tourer 1,6 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/55 R15	200	9,6	**420 SLi 2,0 16V**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск./диск.	185/60 R14, 175/65 R14, 185/55 R15	199	9,0	**400i 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/60 R14, 185/55 R15, 195/55 R15	225	8,5	**425 GSi 2,5 V6 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/60 R14, 185/55 R15, 195/55 R15	225	8,5	**425 Tourer 2,5 V6 24V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/60 R14, 175/65 R14, 185/55 R15 195/55 R15	170	14,0	**420 D 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/60 R14, 175/65 R14, 185/55 R15 195/55 R15	185	11,0	**420 Di 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/60 R14, 175/65 R14, 185/55 R15 195/55 R15	185	11,0	**420 Tourer 2,0**
подшипник передн./задн. ступицы – 125/184, амортизатор (передн./задн.) – 115/111, сцепление, комплект – 298, помпа – 43, рычаг с шаровой опорой верхн. – 177,							

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
	Общие данные								Двигатель			
618i 2,0 16V	1993-95	С	4/5	4650/1720/1380	2720	1255/1820	450/740	65	бенз.	1850	85(115)/5300	172/4200
620 2,0 16V	1993-95	С	4/5	4650/1720/1380	2720	1255/1820	450/740	65	бенз.	1997	96(131)/5400	178/4800
623Si 2,3 16V	1993-95	С	4/5	4650/1720/1380	2720	1255/1880	450/740	65	бенз.	2259	116(158)/5800	206/4500
620D 2,0 Turbo	1993-95	С	4/5	4650/1720/1380	2720	1255/1820	450/740	65	диз.	1994	77(105)/4200	210/2000
Стоимость новых запчастей к Rover 600, *$: передние тормозные колодки – 18, задние тормозные колодки (диск.) – 31, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 23, ремень ГРМ – 41, ремень балансирного вала – 24*												
Saab (Швеция)												
9-5 2,0 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	70	бенз.	1985	110(150)/5500	240/1800
9-5 2,0 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1510/2130	415/1490	70	бенз.	1985	110(150)/5500	240/1800
9-5 2,3 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	70	бенз.	2290	136(185)/5500	280/1800
9-5 2,3 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1510/2130	415/1490	70	бенз.	2290	136(185)/5500	280/1800
9-5 Aero 2,3 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	70	бенз.	2290	169(230)/5500	350/1900
9-5 Aero 2,3 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1540/2130	415/1490	70	бенз.	2290	169(230)/5500	350/1900
9-5 2,3 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	70	бенз.	2290	162(220)/5500	310/1800
9-5 2,3 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1510/2130	415/1490	70	бенз.	2290	162(220)/5500	310/1800
9-5 3,0 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1600/2110	500	70	бенз.	2962	147(200)/5000	310/2500
9-5 3,0 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1650/2180	415/1490	70	бенз.	2962	147(200)/5000	310/2500
9-5 2,3 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	70	бенз.	2290	184(250)/5300	350/1900
9-5 2,3 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1540/2130	415/1490	70	бенз.	2290	184(250)/5300	350/1900
9-5 2,2 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	75	диз.	2172	88(120)/4000	280/1500
9-5 2,2 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1540/2130	415/1490	75	диз.	2172	88(120)/4000	280/1500
9-5 3,0 Turbo	1997-05	С	4/5	4810/1790/1450	2705	1485/2100	500	75	диз.	2962	130(176)/4000	350/1800
9-5 3,0 Turbo	1997-05	У	5/5	4810/1790/1500	2705	1540/2130	415/1490	75	диз.	2962	130(176)/4000	350/1800
Стоимость новых запчастей к Saab 9-5, *$: тормозн. колодки (передн./задн.) – 60/58, воздушный фильтр – 40, топливный фильтр – 27, масляный фильтр – 9,*												
900 2,0i	1981-94	Х	5/5	4637/1711/1436	2600	1315/1810	494/897	68	бенз.	1985	96(130)/6100	177/4300
900 S 2,3i	1981-94	Х	5/5	4637/1711/1436	2600	1320/1875	494/897	68	бенз.	2290	110(150)/5700	210/4300
900 SE 2,5i	1981-94	Х	5/5	4637/1711/1436	2600	1345/1840	494/897	68	бенз.	2498	125(170)/5900	227/4200
900 SE 2,5 Turbo	1981-94	Х	5/5	4637/1711/1436	2600	1330/1840	494/897	68	бенз.	1985	136(185)/5500	263/2100
900 2,0i Coupe	1981-94	К	2/5	4637/1711/1436	2600	1295/1790	494/897	68	бенз.	1985	96(130)/6100	177/4300
900 S 2,3i Coupe	1981-94	К	2/5	4637/1711/1436	2600	1300/1800	494/897	68	бенз.	2290	110(150)/5700	210/4300
900 SE 2,5 Coupe	1981-94	К	2/5	4637/1711/1436	2600	1325/1830	494/897	68	бенз.	2498	125(170)/5900	227/4200
900 SE Turbo Coupe	1981-94	К	2/5	4637/1711/1436	2600	1310/1820	494/897	68	бенз.	1985	136(185)/5500	263/2100
900 S 2,0i Cabrio	1981-94	КБ	2/5	4637/1711/1435	2600	1370/1770	295/378	68	бенз.	1985	96(130)/6100	177/4300
900 SE 2,3i Cabrio	1981-94	КБ	2/5	4637/1711/1435	2600	1375/1770	295/378	68	бенз.	2290	110(150)/5700	210/4300
900 SE 2,5 Cabrio	1981-94	КБ	2/5	4637/1711/1435	2600	1400/1800	295/378	68	бенз.	2498	125(170)/5900	227/4200
900 SE Turbo Cabrio	1981-94	КБ	2/4	4637/1711/1435	2600	1390/1800	295/378	68	бенз.	1985	136(185)/5500	263/2100
Стоимость новых запчастей к Saab 900, *$: тормозн. колодки (передн./задн.) – 77/25, воздушный фильтр – 20, топливный фильтр – 27, масляный фильтр – 9,*												
9000 CD 2,0 Turbo	1991-98	С	4/5	4794/1764/1420	2672	1360/1900	556	66	бенз.	1985	110(150)/5500	215/2500
9000 CD 2,3 Turbo	1991-98	С	4/5	4794/1764/1420	2672	1360/1900	556	66	бенз.	2290	125(170)/5700	260/3200
9000 CD 2,3 Turbo	1991-98	С	4/5	4794/1764/1420	2672	1360/1900	556	66	бенз.	2290	147(200)/5500	323/1800
9000 CDE 3,0	1991-98	С	4/5	4780/1764/1420	2672	1380/1960	562	66	бенз.	2962	155(210)/6200	270/3300
9000 CS 2,0i	1991-98	Х	5/5	4761/1778/1420	2672	1360/1920	487/883	66	бенз.	1985	96(130)/5500	177/4300
9000 CS 2,0 Turbo	1991-98	Х	5/5	4761/1778/1420	2672	1375/1930	488/883	66	бенз.	1985	110(150)/5500	215/2500
9000 CS 2,3 Turbo	1991-98	Х	5/5	4761/1778/1420	2672	1375/1930	488/883	66	бенз.	2290	125(170)/5700	260/3200
9000 CS 2,3 Turbo	1991-98	Х	5/5	4761/1778/1420	2672	1375/1930	487/883	66	бенз.	2290	147(200)/5500	323/1800
9000 CSE 3,0	1991-98	Х	5/5	4761/1778/1420	2672	н. д.	488/883	66	бенз.	2962	155(210)/6200	270/3300
9000 CS Aero	1991-98	Х	5/5	4761/1788/1415	2672	1440/1950	487/883	66	бенз.	2290	166(225)/5500	342/1800
Стоимость новых запчастей к Saab 9000, *$: передние тормозные колодки – 86, задние тормозные колодки – 54, воздушный фильтр – 23, топливный фильтр – 21, амортизатор перед. – стойка/задн. – 210/74, шаровая опора – 35, цепь ГРМ – 75*												
Seat (Испания)												
Toledo 1,6	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1155/1680	550/1360	55	бенз.	1595	74(100)/5600	145/3800
Toledo 1,8	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1225/1750	550/1360	55	бенз.	1781	92(125)/6000	170/4200
Toledo 1,6i	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1045/1495	550/1360	55	бенз.	1595	52(70)/5200	124/2750
Toledo 2,0i GL	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1045/1495	550/1360	55	бенз.	1984	85(115)/5200	124/2750
Toledo 2,0i GT 16V	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1045/1495	550/1360	55	бенз.	1984	110(149)/5200	124/2750
Toledo 1,9 D	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1245/1770	550/1360	55	диз.	1896	66(90)/3750	210/1900
Toledo 1,9 Di	1991-99	С	4/5	4321/1662/1424	2471	1270/1785	550/1360	55	диз.	1896	81(110)/4150	235/1900
Стоимость новых запчастей к Seat Toledo, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 27/24, воздушный фильтр – 13, топливный фильтр – 10, масляный фильтр – 5,*												
Skoda (Чехия)												
Fabia 1,2	с 2001	С	4/5	4220/1645/1450	2460	1010/1570/1570	440/790	45	бенз.	1198	40(54)/4750	106/3000
Fabia 1,2 12V	с 2001	Х	5/5	3960/1645/1455	2460	1060/1575	260/1015	45	бенз.	1198	47(64)/5400	112/3000
Fabia 1,2 12V	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1095/1610	425/1225	45	бенз.	1198	47(64)/5400	112/3000
Fabia 1,4 16V	с 2001	С	4/5	4220/1645/1455	2460	1060/1575	260/1015	45	бенз.	1390	55(75)/5000	126/3800
Fabia 1,4 16V	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1095/1610	425/1225	45	бенз.	1390	55(75)/5000	126/3800
Fabia 1,4 16V	с 2001	С	4/5	4220/1645/1450	2460	1100/1615	260/1015	45	бенз.	1390	74(101)/6000	126/4400
Fabia 1,4 16V	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1060/1570	425/1225	45	бенз.	1390	74(101)/6000	126/4400
Fabia 2,0	с 2001	С	4/5	4220/1645/1450	2460	1110/1625	260/1015	45	бенз.	1390	85(116)/5400	170/2400
Fabia 2,0	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1145/1660	425/1225	45	бенз.	1390	85(116)/5400	170/2400

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/50 R16	195	10,8	**618i 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/50 R16	197	10,8	**620 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 R15, 205/50 R16	216	9,8	**623 Si 2,3 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R15, 205/50 R16	185	11,6	**620 D 2,0 Turbo**
масляный фильтр – 6, подшипник передней/задней ступицы – 144/95, амортизатор (передн./задн.) – 94/90, сцепление, комплект – 251, помпа – 50, рулевая рейка – 890,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	215	9,8	**9-5 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	210	10,2	**9-5 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	230	8,3	**9-5 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	225	8,8	**9-5 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	250	8,2	**9-5 Aero 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	240	8,5	**9-5 Aero 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	235	7,8	**9-5 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	230	8,7	**9-5 2,3 Turbo**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	235	8,9	**9-5 3,0 Turbo**
П	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	230	9,4	**9-5 3,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/45 R17	250	8,2	**9-5 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	225/45 R17	245	8,5	**9-5 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	200	11,0	**9-5 2,2 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	195	11,9	**9-5 2,2 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	215	9,3	**9-5 3,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/65 R15, 215/55 R16	210	9,8	**9-5 3,0 Turbo**
подшипник передн./задн. ступицы – 72/148, амортизатор (передн./задн.) – 225/127, шаровая опора – 26, сцепление, комплект – 338, помпа – 58							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	200	11,0	**900 2,0i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	210	10,0	**900 S 2,3i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	225	9,2	**900 SE 2,5i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	230	8,5	**900 SE 2,5 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	200	11,0	**900 2,0i Coupe**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	210	10,0	**900 S 2,3i Coupe**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	225	9,2	**900 SE 2,5 Coupe**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	230	8,5	**900 SE Turbo Coupe**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	185/65 R15	200	11,0	**900 S 2,0i Cabrio**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	210	10,0	**900 SE 2,3i Cabrio**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	225	9,2	**900 SE 2,5 Cabrio**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	195/60 R15	230	8,5	**900 SE Turbo Cabrio**
подшипник передн./задн. ступицы – 72/221, амортизатор (передн./задн.) – 156/72, шаровая опора – 22, сцепление, комплект – 270, помпа – 58, цепь ГРМ – 50							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	210	9,5	**9000 CD 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	220	8,5	**9000 CD 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	235	7,5	**9000 CD 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	8,0	**9000 CDE 3,0**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	11,5	**9000 CS 2,0i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	210	9,5	**9000 CS 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	220	8,5	**9000 CS 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50 R16	235	7,5	**9000 CS 2,3 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	230	8,0	**9000 CSE 3,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	240	6,9	**9000 CS Aero**
масляный фильтр – 10, подшипник передней ступицы (в сборе со ступицей) – 170, помпа – 90, подшипник задней ступицы (в сборе со ступицей) – 130,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R15	188	11,3	**Toledo 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R15	200	10,5	**Toledo 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/60 R15	170	13,3	**Toledo 1,6i**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R15	195	10,5	**Toledo 2,0 I GL**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R15	215	9,5	**Toledo 2,0i GT 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R15	180	13,0	**Toledo 1,9 D**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R15	193	11,2	**Toledo 1,9 Di**
подшипник передн./задн. ступицы – 17/ 7, амортизатор (передн./задн.) – н. д./52, шаровая опора – 10, сцепление, комплект – 118, помпа – 19, ремень ГРМ – 9							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	151	18,4	**Fabia 1,2**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	160	15,9	**Fabia 1,2 12V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	162	16,3	**Fabia 1,2 12V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	167	13,8	**Fabia 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	170	14,1	**Fabia 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14	185	11,5	**Fabia 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/60 R14	186	11,6	**Fabia 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	195	9,9	**Fabia 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/50 R15	197	10,1	**Fabia 2,0**

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
	Общие данные								Двигатель			
Fabia 1,4 TDI	с 2001	С	4/5	4220/1645/1450	2460	1030/1645	260/1015	45	диз.	1422	55(75)/4000	195/2200
Fabia 1,4 TDI	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1060/1686	425/1225	45	диз.	1422	55(75)/4000	195/2200
Fabia 1,9 SDI	с 2001	С	4/5	4220/1645/1450	2460	1125/1640	260/1015	45	диз.	1896	55(64)/4000	195/2200
Fabia 1,9 SDI	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1060/1570	425/1225	45	диз.	1896	55(64)/4000	195/2200
Fabia 1,9 TDI	с 2001	С	4/5	4220/1645/1450	2460	1145/1660	260/1015	45	диз.	1896	74(101)/4000	240/1800
Fabia 1,9 TDI	с 2000	У	5/5	4220/1645/1450	2460	1180/1695	425/1225	45	диз.	1896	74(101)/4000	240/1800
Fabia RS 1,9 TDI	с 1999	Х	5/5	3960/1645/1450	2460	1245/1720	260/1015	45	диз.	1896	96(131)/4000	310/1900
Стоимость новых запчастей к Skoda Fabia, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 27/40, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 19, масляный фильтр – 7,*												
Favorit 1.3 E	1988-94	Х	5/5	3820/1620/1420	2450	844/1594	251/1038	47	бенз.	1289	40(54)/5000	90/3000
Favorit 1.3 L	1988-94	Х	5/5	3815/1620/1415	2450	840/1590	251/1038	42	бенз.	1289	46(63)/5000	100/3000
Favorit 1.3 GLX	1988-94	Х	5/5	3820/1620/1420	2450	844/1594	251/1038	42	бенз.	1289	50(68)/5000	103/3750
Forman 1,3	1991-94	У	5/5	4160/1620/1425	2450	920/1370	400/1300	42	бенз.	1289	40(54)/5000	90/3000
Стоимость новых запчастей к Skoda Favorit, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 26я/47, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 10, масляный фильтр – 5,*												
Felicia 1,3	1994-00	Х	5/5	3885/1635/1420	2450	935/1420	270	42	бенз.	1289	40(54)/4500	99/2500
Felicia 1,3 Combi	1994-00	У	5/5	4235/1635/1420	2450	975/1460	270	42	бенз.	1289	40(54)/4500	99/2500
Felicia 1,3	1994-00	Х	5/5	3885/1635/1420	2450	935/1420	270	42	бенз.	1289	50(68)/5000	106/2600
Felicia 1,3 Combi	1994-00	У	5/5	4235/1635/1420	2450	975/1410	270	42	бенз.	1289	50(68)/5000	106/2600
Felicia 1,6	1994-00	Х	5/5	3885/1635/1420	2450	965/1450	270	42	бенз.	1598	55(75)/4500	135/3500
Felicia 1,6 Combi	1994-00	У	5/5	4235/1635/1420	2450	1005/1490	270	42	бенз.	1598	55(75)/4500	135/3500
Felicia 1,9	1994-00	Х	5/5	3885/1635/1420	2450	1020/1480	270	42	диз.	1896	47(64)/4360	124/2500
Felicia 1,9 Combi	1994-00	У	5/5	4235/1635/1420	2450	1060/1520	270	42	диз.	1896	47(64)/4360	124/2500
Стоимость новых запчастей к Skoda Felicia, *$: передние тормозные колодки – 18, задние тормозные колодки – 33, воздушный фильтр – 7,8, топливный фильтр – 11, шаровая опора – 16, ремень ГРМ – 20, натяжной ролик ГРМ – 30, цепь ГРМ – 27*												
Octavia 1,4	с 1996	Л	5/5	4510/1731/1455	2580	1190/1765	530/1330	55	бенз.	1390	55(75)/5500	126/3300
Octavia 1,4 16V	с 1996	Л	5/5	4510/1770/1460	2580	1230/1890	560/1420	55	бенз.	1390	55(75)/5000	126/3800
Octavia 1,4 16V	с 1996	У	5/5	4510/1774/1470	2580	1245/1905	580/1620	55	бенз.	1390	55(75)/5000	126/3800
Octavia 1,6 LX	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1165/1705	530/1330	55	бенз.	1598	55(75)/4600	135/3200
Octavia 1,6	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1255/1915	560/1420	55	бенз.	1595	75(102)/5600	148/3800
Octavia 1,6	с 1996	У	5/5	4511/1731/1448	2580	1270/1930	580/1620	55	бенз.	1595	75(102)/5600	148/3800
Octavia 1,8 20V	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1285/1745	560/1420	55	бенз.	1781	92(125)/6000	170/4200
Octavia 1,8 20V	с 1996	У	5/5	4510/1731/1448	2580	1295/1815	580/1620	55	бенз.	1781	92(125)/6000	170/4200
Octavia 1,8 20V Turbo	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1285/1815	560/1420	55	бенз.	1781	110(150)/6000	170/4200
Octavia 1,8 20V Turbo	с 1996	У	5/5	4510/1731/1448	2580	1315/1830	580/1620	55	бенз.	1781	110(150)/6000	170/4200
Octavia RS 1,8 20V Turbo	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1325/1810	530/1330	55	бенз.	1781	132(179)/5500	235/1950
Octavia 1,9	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1270/1930	530/1330	55	диз.	1896	50(68)/4000	130/1800
Octavia 1,9 Turbo	с 1996	Л	5/5	4510/1730/1430	2580	1265/1775	530/1330	55	диз.	1896	66(90)/4000	235/1900
Octavia 1,9 Turbo	с 1996	У	5/5	4510/1731/1448	2580	1330/1845	548/1512	55	диз.	1896	66(90)/4000	235/1900
Стоимость новых запчастей к Skoda Octavia, *$: передн. торм. колодки – 103, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 68/118, воздушный фильтр – 51, топливный фильтр – 14, помпа – 164, ремень ГРМ – 55, натяжной ролик ГРМ – 72*												
Subaru (Япония)												
Forester 2,0	1998-03	У	5/5	4460/1735/1580	2525	1440/1860	409/827	60	бенз.	1994	92(125)/5600	176/4000
Forester 2,0 Turbo	1998-03	У	5/5	4460/1735/1580	2525	1440/1860	409/827	60	бенз.	1994	124(170)/5600	240/3200
Forester 2,5	1998-03	У	5/5	4460/1735/1580	2525	1440/1860	409/827	60	бенз.	2475	115(156)/5600	225/3200
Forester 2,0 Bi-Turbo	1998-03	У	5/5	4460/1735/1580	2525	1440/1860	409/827	60	бенз.	1994	184(250)/6500	309/5000
Стоимость новых запчастей к Subaru Forester, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 73/47, воздушный фильтр – 14, топливный фильтр – 17, масляный фильтр – 5,*												
Legacy 2,0 LX	1994-98	С	4/5	4600/1700/1410	2630	1090/1780	450/н. д.	н. д.	бенз.	1994	85(116)/5600	170/4000
Legacy TW 2,0 LX	1994-98	У	5/5	4720/1720/1560	2630	1135/1815	490/1710	н. д.	бенз.	1994	85(116)/5600	170/4000
Legacy 2,0 GL	1994-98	С	4/5	4600/1700/1410	2630	1090/1780	450/н. д.	н. д.	бенз.	1994	85(116)/5600	170/4000
Legacy TW 2,0 GL	1994-98	У	5/5	4720/1720/1560	2630	1135/1815	490/1710	н. д.	бенз.	1994	85(116)/5600	170/4000
Legacy 2,2 GX	1994-98	С	4/5	4600/1700/1410	2630	1090/1780	450/н. д.	н. д.	бенз.	2212	94(128)/5600	193/4000
Legacy TW 2,2 GX	1994-98	У	5/5	4720/1720/1560	2630	1135/1815	490/1710	н. д.	бенз.	2212	94(128)/5600	193/4000
Legacy 2,5 AWD	1994-98	С	4/5	4600/1700/1410	2630	1090/1780	450/н. д.	н. д.	бенз.	2457	110(150)/5600	221/4000
Legacy TW 2,5 AWD	1994-98	У	5/5	4720/1720/1560	2630	1135/1815	490/1710	н. д.	бенз.	2457	110(150)/5600	221/4000
Стоимость новых запчастей к Subaru Legacy, *$: передн. торм. колодки – 60, задн. торм. колодки (диск.) – 50, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 27, масляный фильтр – 9,*												
Suzuki (Япония)												
Swift 1,0	1983-03	С	3/5	4095/1590/1380	2365	730/1250	365/705	40	бенз.	993	39(53)/5700	76/3300
Swift 1,3	1983-03	С	3/5	4095/1590/1380	2365	755/1290	365/705	40	бенз.	1299	50(68)/6000	99/3500
Swift 1,3 16V	1983-03	С	3/5	4095/1590/1380	2365	830/1280	365/705	40	бенз.	1299	74(101)/6450	85/7500
Swift 1,6 GTI 16V	1983-03	С	3/5	4095/1590/1380	2365	850/1260	365/705	40	бенз.	1590	80(109)/6000	67/6500
Стоимость новых запчастей к Suzuki Swift, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 38/н. д., воздушный фильтр – 13, топливный фильтр – 13, масляный фильтр – 5,*												
Vitara 1,6	1980-91	У	3/4	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	55	бенз.	1590	59(80)/5400	127/3000
Vitara 1,6	1980-91	К	2/4	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	55	бенз.	1590	59(80)/5400	127/3000
Vitara 1,6 16V	1991-95	У	3/5	3745/1695/1660	220	1170/1700	230	55	бенз.	1590	71(97)/5600	132/4000

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 185/60 R14	168	14,2	**Fabia 1,4 TDI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	170	14,4	**Fabia 1,4 TDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	168	14,2	**Fabia 1,9 SDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	170	14,4	**Fabia 1,9 SDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	185	11,5	**Fabia 1,9 TDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	165/70 R14, 185/60 R14	187	11,6	**Fabia 1,9 TDI**
П	6-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/45 R16	204	9,6	**Fabia RS 1,9 TDI**
подшипник передн./задн. ступицы – 73/59, амортизатор (передн./задн.) – 74/67, шаровая опора – 31, сцепление, комплект – 321, помпа – 51, ремень ГРМ – 32							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	145	15,5	**Favorit 1.3 E**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	150	14,0	**Favorit 1.3 L**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	150	15,0	**Favorit 1.3 GLX**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13	140	16	**Forman 1,3**
подшипник передн./задн. ступицы – 23/7, амортизатор (передн./задн.) – 72/62, шаровая опора – 27, сцепление, комплект – 123, помпа – 65, цепь ГРМ – 50							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	151	15,5	**Felicia 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	151	16,5	**Felicia 1,3 Combi**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	162	13,5	**Felicia 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	162	14,0	**Felicia 1,3 Combi**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	170	12,0	**Felicia 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	170	13,0	**Felicia 1,6 Combi**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	150	16,5	**Felicia 1,9**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R13, 175/60 R14	156	17,5	**Felicia 1,9 Combi**
масляный фильтр – 4,5, подшипник передн./задн. ступицы – 30/12, амортизатор (передн./задн.) – 45/53, сцепление, комплект – 90, помпа – 45, рулевая рейка – 270,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R113	171	15,3	**Octavia 1,4**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб. диск. вент./диск.	205/55 R16	170	15,5	**Octavia 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	169	15,7	**Octavia 1,4 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	170	14,4	**Octavia 1,6 LX**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб. диск. вент./диск.	195/65 R15	190	12,3	**Octavia 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб. диск. вент./диск.	195/65 R15	188	12,4	**Octavia 1,6**
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	201	10,6	**Octavia 1,8 20V**
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	200	10,6	**Octavia 1,8 20V**
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	217	8,9	**Octavia 1,8 20V Turbo**
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	216	9,1	**Octavia 1,8 20V Turbo**
П/4×4	5-ст. мех.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R16	235	7,9	**Octavia RS 1,8 20V Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./полузав. незав./незав.	диск./бараб.	195/65 R15	155	н. д.	**Octavia 1,9**
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	178	13,7	**Octavia 1,9 Turbo**
П/4×4	6-ст. мех.	незав./полузав. незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	178	13,7	**Octavia 1,9 Turbo**
масляный фильтр – 10, подшипник передн./задн. ступицы – 73/193, шаровая опора – 53, амортизатор (передн./задн.) – 122/123, сцепление, комплект – 520,							
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/70 R15	179	10,7	**Forester 2,0**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R16	198	8,4	**Forester 2,0 Turbo**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R16	190	10,4	**Forester 2,5**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	215/60 R16	189	9,3	**Forester 2,0 Bi-Turbo**
подшипник передн./задн. ступицы – 132/131 амортизатор (передн./задн.) – 171, шаровая опора – 26, помпа – 75, ремень ГРМ – 20							
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	191	10,1	**Legacy 2,0 LX**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	180	10,5	**Legacy TW 2,0 LX**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	190	10,1	**Legacy 2,0 GL**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	184	10,5	**Legacy TW 2,0 GL**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	195	9,5	**Legacy 2,2 GX**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	189	10,0	**Legacy TW 2,2 GX**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	205	9,7	**Legacy 2,5 AWD**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/70 R14, 205/70 R15	195	10,3	**Legacy TW 2,5 AWD**
подшипник передн. – 120, задн. ступицы – 135, амортизатор (передн./задн.) – 90/85, сцепление, комплект – 270, помпа – 80, шаровая опора – 40, ремень ГРМ – 80							
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	146	15,9	**Swift 1,0**
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	155/70 R13	165	11,7	**Swift 1,3**
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	155/70 R13	182	11,6	**Swift 1,3 16V**
П	5-ст. мех./3-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	155/70 R13	180	11,5	**Swift 1,6 GTI 16V**
подшипник передн./задн. ступицы – 95/302, амортизатор (передн./задн.) – 63/63, шаровая опора – н. д., сцепление, комплект – 255, помпа – 60, ремень ГРМ – н. д.							
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	140	14,7	**Vitara 1,6**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	140	14,7	**Vitara 1,6**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	150	14,0	**Vitara 1,6 16V**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Vitara 1,6 16V	1991-95	У	5/5	4125/1695/1700	248	1360/1945	572	55	бенз.	1590	71(97)/5600	132/4000
Vitara 1,6 16V	1991-95	К	3/5	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	70	бенз.	1590	71(97)/5600	132/4000
Vitara 2,0 16V	1990-95	У	3/5	3745/1695/1660	220	1170/1700	230	55	бенз.	1995	97(132)/6100	166/3000
Vitara 2,0 16V	1990-95	У	5/5	4125/1695/1700	248	1360/1945	572	55	бенз.	1995	97(132)/6100	166/3000
Vitara 2,0 16V	1990-95	К	3/5	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	70	бенз.	1995	97(132)/6100	166/3000
Vitara 1,9	1988-95	У	3/5	3745/1695/1660	220	1170/1700	230	55	диз.	1905	50(68)/4600	120/2000
Vitara 1,9	1988-95	У	5/5	4125/1695/1700	248	1360/1945	572	55	диз.	1905	50(68)/4600	120/2000
Vitara 1,9	1988-95	К	3/5	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	70	диз.	1905	50(68)/4600	120/2000
Vitara 2,0 TD	1988-95	У	3/5	3745/1695/1660	220	1170/1700	230	55	диз.	1998	52(71)/4000	168/2000
Vitara 2,0 TD	1988-95	У	5/5	4125/1695/1700	248	1360/1945	572	55	диз.	1998	52(71)/4000	168/2000
Vitara 2,0 TD	1988-95	К	3/5	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	70	диз.	1998	52(71)/4000	168/2000
Vitara 2,0 TD	1988-05	У	3/5	3745/1695/1660	220	1170/1700	230	55	диз.	1998	64(87)/4000	216/2000
Vitara 2,0 TD	1988-05	У	5/5	4125/1695/1700	248	1360/1945	572	55	диз.	1998	64(87)/4000	216/2000
Vitara 2,0 TD	1988-05	К	3/5	3620/1630/1670	220	1130/1500	230	70	диз.	1998	64(87)/4000	216/2000
Стоимость новых запчастей к Suzuki Vitara, *$: передние тормозные колодки – 40, задние тормозные колодки – 98, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 16, помпа – 37, шаровая опора – 33, ремень ГРМ – 30, ролик натяжной – 48*												
Grand Vitara 1,6 16V	1997-	У	3/5	3860/1700/1690	2200	1200/1750	210/605	56	бенз.	1590	69(94)/5200	138/4000
Grand Vitara 1,6 16V	1997-05	У	3/5	3860/1700/1690	2200	1200/1750	210/605	56	бенз.	1590	69(94)/5200	138/4000
Grand Vitara 2,0 16V	1997-05	У	3/5	3860/1700/1690	2200	1200/1750	210/605	56	бенз.	1995	94(128)/6000	174/2900
Grand Vitara 2,0 16V	1997-05	У	5/5	4195/1780/1740	2480	1405/1950	275/828	66	бенз.	1995	94(128)/6000	174/2900
Grand Vitara 2,5 24V	1997-05	У	5/5	4195/1780/1740	2480	1405/1950	275/828	66	бенз.	2943	106(144)/6200	208/3500
Grand Vitara 2,0 TD	1997-05	У	5/5	4195/1780/1740	2480	1405/1950	275/828	56	диз.	1998	64(87)/4000	216/2000
Grand Vitara 2,0 Common Rail	2000-05	У	3/5	3860/1700/1690	2200	1200/1750	210/605	66	диз.	1997	80(109)/4000	250/1750
Grand Vitara 2,0 Common Rail	2000-05	У	3/5	3860/1700/1690	2200	1200/1750	210/605	66	диз.	1997	80(109)/4000	250/1750
Grand Vitara 2,0 Common Rail	2000-05	У	5/5	4195/1780/1740	2480	1405/1950	275/828	66	диз.	1997	80(109)/4000	250/1750
Стоимость новых запчастей к Suzuki Grand Vitara, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 82/42, воздушный фильтр – 17, топливный фильтр – 25, масляный фильтр – 9,*												
Toyota (Япония)												
4 Runner 2,4	1989-96	У	5/5	4490/1790/1770	2625	1800/22000	1200/2100	71	диз.	2446	66(90)/3500	212/2400
4 Runner 3,0	1989-96	У	5/5	4490/1790/1770	2625	1826/2430	1200/2100	71	диз.	2959	105(143)/4600	240/3400
4 Runner 3,0	1989-96	У	5/5	4490/1790/1770	2625	1767/2430	1200/2100	71	диз.	2959	105(143)/4600	240/3400
Стоимость новых запчастей к Toyota 4 Runner, *$: передние тормозные колодки – 44, задние тормозные колодки – 47, воздушный фильтр – 30, топливный фильтр – 42,*												
Avensis 1,6	1997-03	Л	5/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	510	60	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Avensis 1,6	1997-03	С	4/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	500	60	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Avensis 1,6	1997-03	У	5/5	4600/1710/1500	2630	1355/1800	530/1000	60	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Avensis 1,8	1997-03	Л	5/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	510	60	бенз.	1794	95(129)/6000	170/4200
Avensis 1,8	1997-03	С	4/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	500	60	бенз.	1794	95(129)/6000	170/4200
Avensis 1,8	1997-03	У	5/5	4600/1710/1500	2630	1355/1800	530/1000	60	бенз.	1794	95(129)/6000	170/4200
Avensis 2,0	1997-03	Л	5/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	500/510	60	бенз.	1998	108(147)/5700	200/4000
Avensis 2,0	1997-03	С	4/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	500/510	60	бенз.	1998	108(147)/5700	200/4000
Avensis 2,0	1997-03	У	5/5	4600/1710/1500	2630	1355/1830	530/1000	60	бенз.	1998	108(147)/5700	200/4000
Avensis 2,0 TD	1997-03	Л	5/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	510	60	диз.	1995	81(110)/4000	250/2000
Avensis 2,0 TD	1997-03	С	4/5	4520/1710/1430	2630	1245/1730	500	60	диз.	1995	81(110)/4000	250/2000
Avensis 2,0 TD	1997-03	У	5/5	4600/1710/1500	2630	1355/1830	530/1000	60	диз.	1995	81(110)/4000	250/2000
Стоимость новых запчастей к Toyota Avensis, *$: передн. торм. колодки – 40, задн. торм. колодки (диск.) – 27, воздушный фильтр – 16, топливный фильтр – 30, рулевая рейка – 1100, ремень ГРМ – 20, натяжной ролик ГРМ – 35*												
Camry 2,2	1996-01	С	4/5	4725/1710/1420	2620	1355/1870	517	70	бенз.	2164	100(136)/5400	196/4000
Camry 3,0	1996-01	С	4/5	4725/1710/1420	2620	1355/1870	517	70	бенз.	2995	139(190)/5400	275/4400
Camry 2,2	1996-01	У	5/5	4830/1810/1400	2620	1415/1860	400	70	бенз.	2164	100(136)/5400	196/4000
Стоимость новых запчастей к Toyota Camry, *$: передн. торм. колодки – 31, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 51/45, воздушный фильтр – 14, топливный фильтр – 31, помпа – 69, ремень ГРМ – 34, натяжной ролик – 29*												
Carina E 1,6	1992-97	С	4/5	4530/1695/1410	2580	1085/1600	545	60	бенз.	1587	73(99)/5800	130/4600
Carina E 1,6	1992-97	Л	5/5	4545/1695/1410	2580	1130/1600	470/1250	60	бенз.	1587	73(99)/5800	130/4600
Carina E 1,6	1992-97	У	5/5	4530/1695/1470	2580	1118/1650	458/860	60	бенз.	1587	73(99)/5800	130/4600
Carina E 1,8	1992-97	С	4/5	4530/1695/1410	2580	1085/1600	545	60	бенз.	1762	79(107)/5000	150/2600
Carina E 1,8	1992-97	Л	5/5	4545/1695/1410	2580	1130/1600	470/1250	60	бенз.	1762	79(107)/5000	150/2600
Carina E 1,8	1997-97	У	4/5	4530/1695/1470	2580	1085/1600	458/860	60	бенз.	1762	79(107)/5000	150/2600
Carina E 2,0	1992-97	С	4/5	4530/1695/1410	2580	1085/1600	545	60	бенз.	1998	98(133)/5800	183/4400
Carina E 2,0	1992-97	Л	5/5	4530/1695/1410	2580	1130/1600	470/1250	60	бенз.	1998	98(133)/5800	183/4400
Carina E 2,0	1992-97	У	5/5	4530/1695/1470	2580	1118/1650	458/860	60	бенз.	1998	98(133)/5800	183/4400
Стоимость новых запчастей к Toyota Carina E, *$: передн. торм. колодки – 40, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 38/30, воздушный фильтр – 15, топливный фильтр – 30, сцепление, комплект – 190, помпа – 50, ремень ГРМ – 20, натяжной ролик – 35*												
Celica (ST200) 1,8	1994-99	К	2/4	4420/1750/1310	2540	1110/1510	208	60	бенз.	1762	78(106)/5200	159/2800
Celica (ST200) 1,8	1994-99	Х	3/4	4420/1750/1310	2540	1110/1510	285	60	бенз.	1762	78(106)/5200	159/2800
Celica (ST200) 1,8	1994-99	К	2/4	4420/1750/1310	2540	1110/1510	208	60	бенз.	1762	85(116)/5800	154/4400
Celica (ST200) 1,8	1994-99	Х	3/4	4420/1750/1310	2540	1110/1510	285	60	бенз.	1762	85(116)/5800	154/4400
Celica (ST200) 1,8	1994-99	К	2/4	4420/1750/1310	2540	1110/1510	208	60	бенз.	1838	92(125)/6000	162/4600
Celica (ST200) 1,8	1994-99	Х	3/4	4420/1750/1310	2540	1110/1510	285	60	бенз.	1838	92(125)/6000	162/4600
Celica (ST200) 2,0 GT	1994-99	К	2/4	4420/1750/1310	2540	1210/1610	208	60	бенз.	1998	125(175)/7000	186/4800

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	150	14,0	**Vitara 1,6 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	150	14,0	**Vitara 1,6 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	160	12,5	**Vitara 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	160	12,5	**Vitara 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R15	160	12,5	**Vitara 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	135	н. д.	**Vitara 1,9**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	135	н. д.	**Vitara 1,9**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	135	н. д.	**Vitara 1,9**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	130	н. д.	**Vitara 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	130	н. д.	**Vitara 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	130	н. д.	**Vitara 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	150	н. д.	**Vitara 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	150	н. д.	**Vitara 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	215/65 R15	150	н. д.	**Vitara 2,0 TD**
масляный фильтр – 6, подшипник передней ступицы – 64, подшипники задней ступицы – 48, амортизатор (передн./задн.) – 60/50, комплект (диск+корзина) – 228,							
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	160	13,2	**Grand Vitara 1,6 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	160	13,2	**Grand Vitara 1,6 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	165	12,1	**Grand Vitara 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	165	12,3	**Grand Vitara 2,0 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	170	11,4	**Grand Vitara 2,5 24V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	142	13,4	**Grand Vitara 2,0 TD**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	150	н. д.	**Grand Vitara 2,0 Common Rail**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	150	н. д.	**Grand Vitara 2,0 Common Rail**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./бараб.	215/65 R16, 235/60 R16	150	н. д.	**Grand Vitara 2,0 Common Rail**
подшипник передн./задн. ступицы – 120/60, шаровая опора – 85, амортизатор (передн./задн.) – 165/65, сцепление, комплект – 470, помпа – 54, ремень ГРМ – 36, натяжной ролик ГРМ – 68							
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	265/70 R15	145	н. д.	**4 Runner 2,4**
3/4×4	4-ст. авт.	незав./зав.	диск./бараб.	265/70 R15	155	н. д.	**4 Runner 3,0**
3/4×4	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	265/70 R15	165	н. д.	**4 Runner 3,0**
масляный фильтр – 5, подшипник передней ступицы – 67, подшипник задней ступицы – 90, амортизатор (передн./задн.) – 130/140							
П	5-ст. мех. 4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	11,3	**Avensis 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	11,3	**Avensis 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	190	11,5	**Avensis 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	10,0	**Avensis 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	10,0	**Avensis 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	190	11,4	**Avensis 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	210	9,1	**Avensis 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	210	9,1	**Avensis 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	205	9,9	**Avensis 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	11,4	**Avensis 2,0 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	11,4	**Avensis 2,0 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	190	11,6	**Avensis 2,0 TD**
масляный фильтр – 7, подшипник передн./задн. ступицы – 40/40, амортизатор (передн./задн.) – 80/120, сцепление, комплект – 200, помпа – 60, шаровая опора – 45,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	205/65 R15	205	9,7	**Camry 2,2**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	205/65 R15	220	9,0	**Camry 3,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./диск.	205/65 R15	195	10,4	**Camry 2,2**
масляный фильтр – 5, шаровая опора – 39, амортизатор (передн./задн.) – 116/117, подшипник ступицы (передн./задн.) – 98/169, рулевая рейка – 430, сцепление, комплект – 271,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	190	11,9	**Carina E 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	190	11,9	**Carina E 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	175/70 R14	190	11,9	**Carina E 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	195	11,2	**Carina E 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	195	11,2	**Carina E 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	190	11,9	**Carina E 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	205	9,0	**Carina E 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	205	9,0	**Carina E 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	200	9,0	**Carina E 2,0**
масляный фильтр – 5, шаровая опора – 20, амортизатор (передн./задн.) – 95/110, подшипник ступицы (передн./задн.) – 70/115, рулевая рейка – 900,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/55 R15	200	10,2	**Celica (ST200) 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/55 R15	200	10,2	**Celica (ST200) 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R14, 205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	225	8,1	**Celica (ST200) 2,0 GT**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Celica (ST200) 2,0 GT	1994-99	Х	3/4	4420/1750/1310	2540	1210/1610	285	60	бенз.	1998	125(175)/7000	186/4800
Celica (ST200) 2,0 GT	1994-99	КБ	2/4	4420/1750/1310	2540	1210/1610	н. д.	60	бенз.	1998	125(175)/7000	186/4800
Celica (ST200) 2,0 VVT-i	1994-99	К	2/4	4420/1750/1310	2540	1380/1785	208	60	бенз.	1998	148(201)/6000	н. д.
Celica (ST200) 2,0 VVT-i	1994-99	Х	3/4	4420/1750/1310	2540	1380/1785	285	60	бенз.	1998	148(201)/6000	н. д.
Celica (ST200) 2,0 Turbo	1994-99	Х	3/4	4420/1750/1310	2540	1380/1785	285	68	бенз.	1998	178(242)/6000	304/4000
Celica (ST200) 2,2	1994-99	К	2/4	4420/1750/1310	2540	н. д.	208	60	бенз.	1998	100(135)/н. д.	н. д.
Celica (ST200) 2,2	1994-99	Х	2/4	4420/1750/1310	2540	н. д.	285	60	бенз.	1998	100(135)/н. д.	н. д.
Celica (ST200) 2,2	1994-99	КБ	2/4	4420/1750/1310	2540	н. д.	н. д.	60	бенз.	1998	100(135)/н. д.	н. д.
Стоимость новых запчастей к Toyota Celica (ST200), *$: торм. колодки (передн./задн.) – 45/49, воздушный фильтр – 14, топливный фильтр – 22, масляный фильтр – 5, ремень ГРМ – 56, натяжной ролик ГРМ – 72*												
Corolla 1,3	1992-97	Х	3/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	бенз.	1332	55(75)/5400	115/4100
Corolla 1,3	1992-97	Х	5/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	бенз.	1332	55(75)/5400	115/4100
Corolla 1,3	1992-97	С	4/5	4270/1685/1380	2465	1005/1555	420	50	бенз.	1332	55(75)/5400	115/4100
Corolla 1,3	1992-97	Л	5/5	4295/1685/1375	2495	1150/1555	400/845	50	бенз.	1332	55(75)/5400	115/4100
Corolla 1,3	1992-97	У	5/5	4260/1685/1425	2465	1035/1555	400/845	50	бенз.	1332	55(75)/5400	115/4100
Corolla 1,4	1992-97	Х	5/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	бенз.	1332	65(88)/6000	120/4200
Corolla 1,4	1992-97	С	4/5	4270/1685/1380	2465	1005/1555	420	50	бенз.	1332	65(88)/6000	120/4200
Corolla 1,4	1992-97	У	5/5	4260/1685/1425	2465	1035/1555	400/845	50	бенз.	1332	65(88)/6000	120/4200
Corolla 1,6	1992-97	Х	3/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	бенз.	1587	74(114)/6000	145/4800
Corolla 1,6	1992-97	Х	5/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	бенз.	1587	74(114)/6000	145/4800
Corolla 1,6	1992-97	У	5/5	4260/1685/1425	2465	1035/1555	400/845	50	бенз.	1587	74(114)/6000	145/4800
Corolla 2,0	1992-97	Х	3/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	диз.	1975	53(72)/4600	131/2500
Corolla 2,0	1992-97	Х	5/5	4095/ 1685/1380	2495	1010/1555	309/748	50	диз.	1975	53(72)/4600	131/2500
Corolla 2,0	1992-97	С	4/5	4270/1685/1380	2465	1005/1555	420	50	диз.	1975	53(72)/4600	131/2500
Corolla 2,0	1992-97	Л	5/5	4295/1685/1375	2495	1150/1555	400/845	50	диз.	1975	53(72)/4600	131/2500
Стоимость новых запчастей к Toyota Corolla, *$: передн. торм. колодки – 41, задн. торм. колодки – 24, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 25, масляный фильтр – 4,5, шаровая опора – 30, рулевая рейка – 450, ремень ГРМ – 50, натяжной ролик ГРМ – 55*												
Corolla 1,4	1997-01	Х	3/5	4100/1690/1390	2465	1050/1580	280	50	бенз.	1398	71(97)/6000	130/4800
Corolla 1,4	1997-01	С	4/5	4295/1690/1390	2465	1040/1580	390	50	бенз.	1398	71(97)/6000	130/4800
Corolla 1,4	1997-01	Л	5/5	4270/1690/1390	2465	1085/1580	370	50	бенз.	1398	71(97)/6000	130/4800
Corolla 1,4	1997-01	У	5/5	4320/1690/1450	2465	1085/1615	310/665	50	бенз.	1398	71(97)/6000	130/4800
Corolla 1,8	1997-01	Х	3/5	4100/1690/1390	2465	1050/1580	280	50	бенз.	1762	81(110)/5800	150/2800
Corolla 1,8	1997-01	С	4/5	4295/1690/1390	2465	1040/1580	390	50	бенз.	1762	81(110)/5800	150/2800
Corolla 1,8	1997-01	Л	5/5	4270/1690/1390	2465	1085/1580	370	50	бенз.	1762	81(110)/5800	150/2800
Corolla 1,8	1997-01	У	5/5	4320/1690/1450	2465	1075/1615	310/665	50	бенз.	1762	81(110)/5800	150/2800
Corolla 1,6	1997-01	Х	3/5	4100/1690/1390	2465	1050/1580	280	50	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Corolla 1,6	1997-01	С	4/5	4295/1690/1390	2465	1040/1580	390	50	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Corolla 1,6	1997-01	Л	5/5	4270/1690/1390	2465	1085/1580	370	50	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Corolla 1,6	1997-01	У	5/5	4320/1690/1450	2465	1075/1615	310/665	50	бенз.	1598	81(110)/6000	150/3800
Corolla 1,6	1997-01	Х	3/5	4100/1690/1390	2465	1040/1580	280	50	бенз.	1587	81(110)/6000	145/4800
Corolla 2,0 TD	1997-01	Х	3/5	4100/1690/1390	2465	1040/1580	280	50	диз.	1995	66(90)/4000	215/2400
Corolla 2,0 TD	1997-01	С	4/5	4295/1690/1390	2465	1040/1580	390	50	диз.	1995	66(90)/4000	215/2400
Corolla 2,0 TD	1997-01	Л	5/5	4270/1690/1390	2465	1040/1580	370	50	диз.	1995	66(90)/4000	215/2400
Corolla 2,0 TD	1997-01	У	5/5	4320/1690/1450	2465	1075/1615	310/665	50	диз.	1995	66(90)/4000	215/2400
Стоимость новых запчастей к Toyota Corolla (E11), *$: передн. торм. колодки – 40, задн. торм. колодки диск. – 27, воздушный фильтр – 16, топливный фильтр – 30, рулевая рейка – 1100, ремень ГРМ – 20, натяжной ролик– 35*												
Land Cruiser 80 4,5 24V	1989-98	У	5/8	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	бенз.	4477	152(205)/3600	360/1600
Land Cruiser 80 4,5 24V	1989-98	У	5/9	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	бенз.	4477	152(205)/3600	360/1600
Land Cruiser 80 3,0 12V	1989-98	У	5/8	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	диз.	2982	92(130)/3600	295/2000
Land Cruiser 80 3,0 12V	1989-98	У	5/9	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	диз.	2982	92(130)/3600	295/2000
Land Cruiser 80 4,2 24V	1989-98	У	5/8	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	диз.	4164	123(167)/3600	360/1800
Land Cruiser 80 4,2 24V	1989-98	У	5/9	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	диз.	4164	123(167)/3600	360/1800
Land Cruiser 80 4,2 24V Turbo	1989-98	У	5/8	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	диз.	4164	125(170)/3600	360/1800
Land Cruiser 80 4,2 24V Turbo	1989-98	У	5/9	4970/1830/1960	2850	2260/2960	830/1320	95	диз.	4164	125(170)/3600	360/1800
Стоимость новых запчастей к Toyota Land Cruiser, *$: передние тормозные колодки – 45, задние тормозные колодки – 46, воздушный фильтр – 35, топливный фильтр – 40,*												
Previa 2,4 16V	1990-99	МВ	4/7, 4/8	4765/1800/1810	2860	1670/2450	670/1780	75	бенз.	2438	97(132)/5000	204/4000
Previa 2,2	1990-99	МВ	4/7, 4/8	4765/1800/1810	2860	1670/2450	670/1780	75	диз.	2184	74(101)/4200	216/2600

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	225	8,1	**Celica (ST200) 2,0 GT**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	220	8,6	**Celica (ST200) 2,0 GT**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 2,0 VVT-i**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 2,0 VVT-i**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск. вент.	205/50 R16	240	6,1	**Celica (ST200) 2,0 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 2,2**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 2,2**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/55 R15	н. д.	н. д.	**Celica (ST200) 2,2**
подшипник передн./задн. ступицы – 132/134, амортизатор (передн./задн.) – 95/128, сцепление, комплект – 250, помпа – 77, рычаг вместе с шаровой опорой – 40,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	170	12,8	**Corolla 1,3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	170	12,8	**Corolla 1,3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	170	12,8	**Corolla 1,3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	170	12,8	**Corolla 1,3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	170	12,8	**Corolla 1,3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	175	12,8	**Corolla 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	175	12,8	**Corolla 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	175	12,8	**Corolla 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	145	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	145	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	145	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	165	14,1	**Corolla 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	165	14,1	**Corolla 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	165	14,1	**Corolla 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск./бараб.	165/70R14, 175/65 R14	165	14,1	**Corolla 2,0**
подшипник передн. ступицы – 80, задняя ступица в сборе с подшипником – 300, амортизатор (передн./задн.) – 93/90, сцепление, комплект – 200, помпа – 55,							
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	185	11,8	**Corolla 1,4**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	185	11,8	**Corolla 1,4**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	185	11,8	**Corolla 1,4**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	185	11,8	**Corolla 1,4**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	180	11,8	**Corolla 1,8**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	180	11,8	**Corolla 1,8**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	180	11,8	**Corolla 1,8**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	180	11,8	**Corolla 1,8**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	195	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	195	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	195	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	195	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	195	10,0	**Corolla 1,6**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	165	14,1	**Corolla 2,0 TD**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	165	14,1	**Corolla 2,0 TD**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	165	14,1	**Corolla 2,0 TD**
П	5-6-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	165/70 R14, 175/65 R14, 185/65 R15	165	14,1	**Corolla 2,0 TD**
масляный фильтр – 7, подшипники передн./задн. ступицы – 40/40, амортизатор (передн./задн.) – 80/120, сцепление, комплект – 200, помпа – 60, шаровая опора – 45,							
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	170	12,7	**Land Cruiser 80 4,5 24V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	170	12,7	**Land Cruiser 80 4,5 24V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	150	н. д.	**Land Cruiser 80 3,0 12V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	150	н. д.	**Land Cruiser 80 3,0 12V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	170	12,7	**Land Cruiser 80 4,2 24V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	170	12,7	**Land Cruiser 80 4,2 24V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	170	н. д.	**Land Cruiser 80 4,2 24V Turbo**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	зав./зав.	диск. вент. бараб.	275/70 R16	170	н. д.	**Land Cruiser 80 4,2 24V Turbo**
масляный фильтр – 17, подшипник передней ступицы – 70, подшипник задней ступицы – 90, амортизатор (передн./задн.) – 130/140							
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав. незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	215/65VR15	175	11,5	**Previa 2,4 16V**
3/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав. незав./незав.	диск. вент./бараб. диск. вент./диск.	215/65VR15	160	н. д.	**Previa 2,2**

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
				Общие данные					**Двигатель**			
Стоимость новых запчастей к Toyota Previa, *$: передние тормозные колодки – 34, задние тормозные колодки – 41, воздушный фильтр – 11, топливный фильтр – 13,*												
RAV-4 2,0 16V	1994-00	У	3/4	3705/1695/1650	2200	1150/1565	175 /520	58	бенз.	1998	94(128)/5600	128/4600
RAV-4 2,0 16V	1994-00	У	5/5	4115/1695/1660	2410	1220/1565	410	58	бенз.	1998	94(128)/5600	128/4600
RAV-4 2,0 16V	1994-00	У	3/4	3705/1695/1650	2200	1250/1565	175 /520	58	бенз.	1998	121(165)/6600	191/4800
RAV-4 2,0 16V	1994-00	У	5/5	4115/1695/1660	2410	1290/1565	410	58	бенз.	1998	121(165)/6600	191/4800
Стоимость новых запчастей к Toyota RAV-4, *$: тормозн. колодки (передн./задн.) – 41/52, воздушный фильтр – 12, топливный фильтр – 27, масляный фильтр – 5, ремень ГРМ – 33, натяжной ролик ГРМ – 53*												
Volvo (Швеция)												
440	1988-94	Х	5/5	4345/1686/1379	2503	1035/1580	379/874	60	бенз.	1596	61/83/5500	125/4000
440	1988-94	Х	5/5	4345/1686/1379	2503	1035/1580	379/874	60	бенз.	1794	66/90/5600	142/3900
440	1988-94	Х	5/5	4345/1686/1379	2503	1035/1580	379/874	60	бенз.	1998	80/109/5600	142/3900
440 Turbo	1988-94	Х	5/5	4345/1686/1379	2503	1041/1580	379/874	60	бенз.	1721	88/120/5400	190/3300
440 1.9 TD	1988-94	Х	5/5	4345/1686/1379	2503	1041/1580	379/874	60	диз.	1870	66/90/4500	180/2200
460	1988-94	С	4/5	4435/1686/1379	2503	1001/1580	453/948	60	бенз.	1596	61/83/5500	125/4000
460	1988-94	С	4/5	4435/1686/1379	2503	1039/1580	453/948	60	бенз.	1794	66/83/5600	142/3900
460	1988-94	С	4/5	4435/1686/1379	2503	1039/1580	453/948	60	бенз.	1998	80/109/5600	142/3900
460 Turbo	1988-94	С	4/5	4435/1686/1379	2503	1039/1580	453/948	60	бенз.	1721	88/120/5400	190/3300
460 1.9 TD	1988-94	С	4/5	4435/1686/1379	2503	1039/1580	453/948	60	диз.	1870	66/90/4500	180/2200
480	1988-94	КБ	3/5	4258/1684/1318	2503	998/1410	161/1200	48	бенз.	1721	75/102/5600	142/3900
480 Turbo	1988-94	КБ	3/5	4258/1684/1318	2503	998/1410	161/1200	48	бенз.	1721	88/120/5400	190/3300
480 Cabrio	1988-94	КБ	2/4	4258/1684/1318	2503	998/1410	161/1200	48	бенз.	1721	75/102/5600	142/3900
Стоимость новых запчастей к Volvo 400-й серии, *$: передние тормозные колодки – 43, задние тормозные колодки /колодки стояночного тормоза – 44/32, воздушный фильтр – 15, сцепление, комплект – 150, помпа – 35, рулевая рейка – 271, шаровая опора – 21, ремень ГРМ – 21*												
850 2,0	1991-97	С	4/5	4660/1761/1415	2665	1365/1840	445	73	бенз.	1984	93(127)/6100	172/4800
850 2,0	1991-97	У	5/5	4720/1761/1430	2670	1383/1970	420/1580	73	бенз.	1984	93(127)/6100	172/4800
850 2,5	1991-97	С	4/5	4672/1761/1415	2665	1365/1840	445	73	бенз.	2435	106(144)/5400	206/3600
850 2,5	1991-97	У	5/5	4720/1761/1430	2670	1383/1970	420/1580	73	бенз.	2435	106(144)/5400	206/3600
850 2,5	1991-97	С	4/5	4672/1761/1415	2665	1365/1840	445	73	бенз.	2435	125(170)/6000	220/3300
850 2,5	1991-97	У	5/5	4720/1761/1430	2670	1383/1970	420/1580	73	бенз.	2435	106(144)/5400	206/3600
850 2,3 T	1991-97	С	4/5	4672/1761/1415	2665	1365/1840	445	73	бенз.	2319	165(225)/5280	300/2000
850 2,3 T	1991-97	У	5/5	4720/1761/1430	2670	1383/1970	420/1580	73	бенз.	2319	165(225)/5280	300/2000
850 2,5 TD	1991-97	С	4/5	4672/1761/1415	2665	1365/1840	445	73	диз.	2461	103(140)/4000	290/1900
850 2,5 TD	1991-97	У	5/5	4720/1761/1430	2670	1383/1970	420/1580	73	диз.	2461	103(140)/4000	290/1900
Стоимость новых запчастей к Volvo 850, *$: передн. тормозн. колодки – 51, задн. тормозн. колодки – 19, воздушный фильтр – 15, топливный фильтр – 17, масляный фильтр – 6,*												
940 2,3	1990-98	С	4/5	4870/1750/1410	2770	1341/1865	471/940	75	бенз.	2316	96(131)/5500	185/2950
940 2,3	1990-98	У	5/5	4860/1750/1470	2770	1341/1865	600/1710	75	бенз.	2316	96(131)/5500	230/2300
940 2,3	1990-98	У	5/7	4860/1750/1470	2770	1385/1950	600/1710	75	бенз.	2316	96(131)/5500	230/2300
940 2,3 T	1990-98	С	4/5	4870/1750/1410	2770	1341/1865	471/940	75	бенз.	2316	121(165)/5500	264/3450
940 2,3 T	1990-98	У	5/5	4860/1750/1470	2770	1341/1865	600/1710	75	бенз.	2316	121(165)/5500	264/3450
940 2,4 TD	1990-98	У	5/5	4860/1750/1470	2770	1341/1865	600/1710	75	диз.	2383	90(122)/4600	240/2500
Стоимость новых запчастей к Volvo 940, *$: передн. тормозн. колодки – 54, задн. тормозн. колодки – 22, воздушный фильтр – 23, топливный фильтр – 35, масляный фильтр – 13, сцепление, комплект – 198, ремень ГРМ – 36, натяжной ролик ГРМ – 68*												
960 2,5	1990-98	С	4/5	4871/1750/1441	2770	1600/1960	491	75	бенз.	2473	125(170)/5700	230/4400
960 2,5	1990-98	У	5/5	4861/1750/1434	2770	1600/2060	491/1702	75	бенз.	2473	125(170)/5700	230/4400
960 3,0	1990-98	С	4/5	4871/1750/1441	2770	1600/1960	491	75	бенз.	2922	150(204)/6000	267/4300
960 3,0	1990-98	У	5/5	4861/1750/1434	2770	1600/2060	491/1702	75	бенз.	2922	150(204)/6000	267/4300
Стоимость новых запчастей к Volvo 960, *$: передн. тормозн. колодки – 54, задн. тормозн. колодки – 22, воздушный фильтр – 23, топливный фильтр – 35, масляный фильтр – 13, сцепление, комплект – 198, ремень ГРМ – 36, натяжной ролик ГРМ – 68*												
VW (Германия)												
Corrado 1,8 G60	1988-95	Х	3/4	4048/1674/1318	2470	1135/1505	330/838	55	бенз.	1781	118(160)/5600	225/4000
Corrado 2,0 16V	1988-95	Х	3/4	4048/1674/1318	2470	1135/1505	330/838	70	бенз.	1984	85(129)/5400	166/3200
Corrado 2,0 16V	1988-95	Х	3/4	4048/1674/1318	2470	1135/1505	330/838	70	бенз.	1984	100(136)/5800	180/4400
Corrado 2,9	1988-95	Х	3/4	4048/1674/1318	2470	1161/1505	330/838	70	бенз.	2861	140(190)/5800	245/4200
Стоимость новых запчастей к VW Corrado, *$: торм. колодки (передн./задн.) – 22/24, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 15, масляный фильтр – 3, натяжной ролик ГРМ – 15*												
Golf II 1.3	1982-86	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	825/1000	345/1145	55	бенз.	1272	40(55)/5200	96/3400
Golf II 1.3	1982-86	Х	5/5	3980/1660/1420	2480	825/1000	336/1170	55	бенз.	1272	40(55)/5200	96/3400
Golf II 1.6	1982-91	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	825/1000	345/1145	55	бенз.	1595	51(68)5200	118/2700
Golf II 1.6	1982-91	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	881/1000	345/1145	55	бенз.	1595	55(74)/5000	100/2300
Golf II 1.8	1986-93	КБ	2/5	3820/1630/1400	2400	1015/1200	340	55	бенз.	1781	72(98)/5400	143/3000
Golf II 1.8	1985-90	Х	5/5	3980/1660/1420	2480	913/1200	345/1145	55	бенз.	1781	66(90)/5250	145/3300
Golf II 1.6	1983-91	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	881/1000	345/1145	55	бенз.	1595	55(74)/5000	100/2300
Golf II 1.8 GTI	1986-92	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	992/1200	470	55	бенз.	1781	79(107)/5500	154/3500
Golf II 1.8 GTI	1982-91	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	993/1393	345/1145	55	бенз.	1781	82 (112)5500	157/3100
Golf II 1.8 GTI	1982-91	Х	5/5	3980/1660/1420	2480	970/1370	345/1145	55	бенз.	1781	82 (112)5500	157/3100
Golf II 1.8 GTI 16V	1986-92	Х	3/5	4040/1680/1400	2480	1062/1470	345/1145	55	бенз.	1781	95(129)/5800	168/4250
Golf II 1.8 GTI 16V	1986-92	Х	5/5	4040/1680/1400	2480	993/1205	345/1145	55	бенз.	1781	95(129)/5800	168/4250
Golf II 1.8 GTI 16V	1982-91	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	970/1370	345/1145	55	бенз.	1781	102 (139)6100	168/4600
Golf II1.8 GTI 16V	1982-91	Х	3/5	3980/1660/1420	2480	1010/1410	345/1145	55	бенз.	1781	102 (139) 6100	168/4600

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
масляный фильтр – 8, подшипник передней ступицы – 45, подшипник задней ступицы – 38, амортизатор (передн./задн.) – 113/60, помпа – 66, шаровая опора – 22, цепь ГРМ – 433							
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/70 R16	170	10,1	**RAV-4 2,0 16V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/70 R16	170	10,1	**RAV-4 2,0 16V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/70 R16	180	н. д.	**RAV-4 2,0 16V**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./бараб.	215/70 R16	180	н. д.	**RAV-4 2,0 16V**
подшипник передней ступицы – 50, задняя ступица с подшипником – 89, амортизатор (передн./задн.) – 100/55, сцепление, комплект – 226, помпа – 38, шаровая опора – 66,							
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.бараб.	175/65R14	170	12,5	**440**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.бараб.	175/65R14	175	11,5	**440**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	175/65R14	175	11,5	**440**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	175/65R14	200	9,0	**440 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	175/65R14	175	12,0	**440 1.9 TD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.бараб.	175/65R14	170	12,5	**460**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.бараб.	175/65R14	190	7,8	**460**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	175/65R14	175	11,5	**460**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	175/65R14	200	8,6	**460 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.бараб.	175/65R14	175	12,0	**460 1.9 TD**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	185/60R14	185	10,5	**480**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	185/60R14	200	8,5	**480 Turbo**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск/.диск.	185/60R14	185	10,5	**480 Cabrio**
топливный фильтр – 24, масляный фильтр – 4, подшипник передней ступицы – 40, подшипники задней ступицы, комплект – 29, амортизатор (передн./задн.) – 80/45,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	195	11,7	**850 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	195	11,7	**850 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	205	10,5	**850 2,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	205	10,5	**850 2,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	215	8,9	**850 2,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	205	10,5	**850 2,5**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	240	7,4	**850 2,3 T**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	240	7,4	**850 2,3 T**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	195	10,7	**850 2,5 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/60 VR15	195	11,0	**850 2,5 TD**
подшипник передн. ступицы – 120, амортизатор (передн./задн.) – 80/64, сцепление, комплект – 168, помпа – 40, шаровая опора – 30, ремень ГРМ – 45, натяжной ролик ГРМ – 100							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	190	11,2	**940 2,3**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав незав./зав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	190	9,7	**940 2,3**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	190	9,8	**940 2,3**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	200	9,1	**940 2,3 T**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав незав./зав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	200	9,1	**940 2,3 T**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./зав незав./зав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	185	12,1	**940 2,4 TD**
подшипник передн. ступицы – 222, подшипник задн. ступицы – 108, амортизатор (передн./задн.) – 95/80, помпа – 37, радиатор – 420, шаровая опора – 75,							
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	210	9,7	**960 2,5**
3	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	210	9,9	**960 2,5**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	210	9,1	**960 3,0**
3	4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 VR15	210	9,3	**960 3,0**
подшипник передн. ступицы – 222, подшипник задн. ступицы – 108, амортизатор (передн./задн.) – 95/80, помпа – 37, радиатор – 420, шаровая опора – 75,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/50 R15, 205/50 R15	225	8,3	**Corrado 1,8 G60**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/50 R15, 205/50 R15	200	10,6	**Corrado 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/50 R15, 205/50 R15	208	9,9	**Corrado 2,0 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/50 R15, 205/50 R15	232	7,9	**Corrado 2,9**
подшипник передн./задн. ступицы – 22/13, амортизатор (передн./задн.) – 41/28, шаровая опора – 18, сцепление, комплект – 140, помпа – 21, ремень ГРМ – 13,							
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,7	**Golf II 1.3**
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,7	**Golf II 1.3**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,7	**Golf II 1.6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	143	22,9	**Golf II 1.6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	161	13,4	**Golf II 1.8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	178	10,8	**Golf II 1.8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	143	22,9	**Golf II 1.6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	186	10,3	**Golf II 1.8 GTI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/6014, 195/6015	191	9,7	**Golf II 1.8 GTI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/6014, 195/6015	191	9,7	**Golf II 1.8 GTI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	200	9,0	**Golf II 1.8 GTI 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	200	9,0	**Golf II 1.8 GTI 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/6014, 195/6015	208	8,5	**Golf II 1.8 GTI 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/6014, 195/6015	208	8,5	**Golf II 1.8 GTI 16V**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Golf II 1.8 G60	1982-91	X	3/5	3980/1660/1420	2480	1010/1410	345/1145	55	бенз.	1781	118 (160) 5600	225/3800
Golf II 1.8 G60	1982-91	X	5/5	3980/1660/1420	2480	1080/1490	345/1145	55	бенз.	1781	118 (160) 5600	225/3800
Golf II 1.6	1983-91	X	3/5	3980/1660/1420	2480	881/1000	345/1145	55	диз.	1588	39(54)/4800	125/2500
Golf II 1.6	1983-91	X	5/5	3980/1660/1420	2480	881/1000	345/1145	55	диз.	1588	39(54)/4800	100/2300
Golf II 1.6 TD	1984-86	X	3/5	3980/1660/1420	2480	865/1200	345/1145	55	диз.	1588	51(70)/5200	133/2600
Golf II 1.6 TD	1984-86	X	5/5	3980/1660/1420	2480	865/1200	345/1145	55	диз.	1588	51(70)/5200	133/2600
Golf II GT Syncro Country	1988-91	X	4/5	3985/1680/1415	2475	1085/1570	230/1030	55	бенз.	1781	72(98)/5400	143/3000
Стоимость новых запчастей к VW Golf II, *$: передние тормозные колодки – 25, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 25/20, воздушный фильтр – 11, топливный фильтр – 16, корзина сцепления – 90, помпа – 30, рулевая рейка – 250, шаровая опора (нижн./верхн.) – 25/25, ремень ГРМ – 10*												
Jetta II 1,3	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1272	41(55)/5200	96/3300
Jetta II 1.6	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1595	51(68)5200	118/2700
Jetta II 1.6	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1595	55(74)/5000	100/2300
Jetta II 1.8 GT	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1781	79(107)/5400	154/3250
Jetta II 1,8	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1781	66(90)/5250	145/3300
Jetta II 1.8 GT 16V	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1781	95(129)/5800	168/4250
Jetta II 1.8 GT 16V	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	бенз.	1781	102(139)/6100	168/4600
Jetta II 1,6	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	диз.	1588	40(54)/4800	100/2300
Jetta II 1,6 Turbo	1984-92	C	4/5	4385/1665/1415	2475	985/1495	550	55	диз.	1588	52(70)/4500	133/2600
Стоимость новых запчастей к VW Jetta, *$ передние тормозные колодки – 22, задние тормозные колодки (диск./бараб.) – 24/30, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 15, ремень ГРМ – 13, натяжной ролик ГРМ – 15*												
Golf III 1,4	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1390	44(60)/5200	116/4700
Golf III 1,4	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1390	44(60)/5200	116/4700
Golf III 1,4 Variant	1991-97	У	5/5	4340/1695/1430	2475	1085/1565	465/1425	55	бенз.	1390	44(60)/5200	116/4700
Golf III 1,6	1993-95	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2400
Golf III 1,6	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2400
Golf III 1,6 Variant	1991-97	У	5/5	4340/1695/1430	2475	1085/1565	465/1425	55	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2400
Golf III 1,6	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1598	74(101)/н. д.	140/3500
Golf III 1,6	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1598	74(101)/н. д.	140/3500
Golf III 1,6 Variant	1991-97	У	5/5	4340/1695/1430	2475	1085/1565	465/1425	55	бенз.	1598	74(101)/н. д.	140/3500
Golf III 1,8 GT	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1781	66(90)/5500	145/2500
Golf III 1,8 GT	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1781	66(90)/5500	145/2500
Golf III 1,8 GT Variant	1991-97	У	5/5	4340/1695/1430	2475	1085/1565	465/1425	55	бенз.	1781	66(90)/5500	145/2500
Golf III 1,8 GT	1991-97	K	2/5	4020/1695/1410	2475	1155/1580	270/448	55	бенз.	1871	72(98)/н. д.	143/3000
Golf III 2,0 GTI	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Golf III 2,0 GTI	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Golf III 2,0 GTI Variant	1991-97	У	5/5	4340/1695/1430	2475	1085/1565	465/1425	55	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Golf III 2,0 GTI 16V	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1984	110(150)/6000	166/3200
Golf III 2,0 GTI 16V	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	1984	110(150)/6000	166/3200
Golf III 2,8 VR6	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	2792	128(174)/5800	235/4200
Golf III 2,8 VR6	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	2792	128(174)/5800	235/4200
Golf III 2,9 VR6	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	2861	140(190)/5800	245/4200
Golf III 2,9 VR6	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	бенз.	2861	140(190)/5800	245/4200
Golf III 1,9 D	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Golf III 1,9 D	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Golf III 1,9 TD	1991-97	X	3/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	диз.	1896	66(90)/4400	202/1900
Golf III 1,9 TD	1991-97	X	5/5	4020/1695/1425	2475	960/1470	330/1162	55	диз.	1896	66(90)/4400	202/1900
Golf III 1,9 TD Variant	1991-97	У	5/5	4340/1695/1430	2475	1085/1565	465/1425	55	диз.	1896	66(90)/4400	202/1900
Стоимость новых запчастей к VW Golf III, *$: передние торм. колодки – 22, задние торм. колодки (диск./бараб.) – 24/30, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 15, ремень ГРМ – 13, натяж. ролик ГРМ – 15*												
Vento 1,4	1992-96	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1105/1610	465/885	55	бенз.	1390	44(60)/5200	116/4700
Vento 1,6	1992-96	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1105/1610	465/885	55	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2400
Vento 1,6	1996-98	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1105/1610	465/885	55	бенз.	1598	74(101)/н. д.	140/3500
Vento 1,8 GT	1992-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1105/1590	465/885	55	бенз.	1781	66(90)/5500	145/2500
Vento 1,8	1992-96	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1105/1590	465/885	55	бенз.	1871	72(98)/н. д.	143/3000
Vento 2,0 GT	1993-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1160/1630	465/885	55	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Vento 2,0 GTI 16V	1992-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1205/1675	465/885	55	бенз.	1984	110(150)/6000	166/3200
Vento 2,8 VR6	1992-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1265/1725	465/885	55	бенз.	2792	128(174)/5800	235/4200
Vento 1,9	1992-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1160/1640	465/885	55	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Vento 1,9 TD	1992-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1205/1685	465/885	55	диз.	1896	66(90)/4400	202/1900
Vento 1,9 TD	1995-99	C	4/5	4380/1695/1425	2475	1205/1685	465/885	55	диз.	1896	81(110)/4150	235/1900
Стоимость новых запчастей к VW Golf III, *$: передние торм. колодки – 22, задние торм. колодки (диск./бараб.) – 24/30, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 15, ремень ГРМ – 13, натяж. ролик ГРМ – 15*												
Passat B3 1,6	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2705	1310/187 0	495	70	бенз.	1595	51(708)/5200	125/2750
Passat B3 1,8	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	бенз.	1781	55(75)/5000	140/2500
Passat B3 1,8	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	бенз.	1781	79(107)/5400	154/3800
Passat B3 1,8	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	бенз.	1781	100(136)/5800	180/4400
Passat B3 2,0 GT Syncro	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	бенз.	1781	118(160)/5600	225/3800
Passat B3 2,0	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	бенз.	1983	85(115)/5400	166/3200
Passat B3 2,8 VR6	1988-93	C	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	бенз.	2792	128(174)/5800	240/4200
Passat B3 1,6 Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1155/1700	465/1500	70	бенз.	1595	53(72)/5200	125/2750

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/6015	н.д.	н.д.	Golf II 1.8 G60
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/6015	н.д.	н.д.	Golf II 1.8 G60
П	5-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	143	22,9	Golf II 1.6
П	5-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	143	22,9	Golf II 1.6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	160	14,5	Golf II 1.6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13	160	14,5	Golf II 1.6
П/ 4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск.вент./диск.	185/60 R14	180	11,3	Golf II GT Syncro Country
масляный фильтр – 5, подшипник передней ступицы – 40, подшипники задней ступицы (2 шт.) – 25, амортизатор (передн./задн.) (1 шт.) – 50/50, диск сцепления – 80,							
П	4 -5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 195/50 R15	149	17,2	Jetta II 1,3
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,7	Jetta II 1.6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	143	22,9	Jetta II 1.6
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	186	10,3	Jetta II 1.8 GT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 195/50 R15	176	11,0	Jetta II 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14	200	9,0	Jetta II 1.8 GT 16V
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/6014, 195/6015	208	8,5	Jetta II 1.8 GT 16V
П	4-5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 195/50 R15	141	23,5	Jetta II 1,6
П	4-5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 195/50 R15	158	15,0	Jetta II 1,6 Turbo
масляный фильтр – 3, подшипники передн./задн. ступицы – 22/13, амортизатор (передн./задн.) – 41/28, сцепление, комплект – 116, помпа – 21, шаровая опора – 18,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	157	15,9	Golf III 1,4
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	157	15,9	Golf III 1,4
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	157	15,9	Golf III 1,4 Variant
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	168	13,8	Golf III 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	168	13,8	Golf III 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	168	13,8	Golf III 1,6 Variant
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	188	11,2	Golf III 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	188	11,2	Golf III 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	188	11,2	Golf III 1,6 Variant
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	175	14,7	Golf III 1,8 GT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	175	14,7	Golf III 1,8 GT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	175	14,7	Golf III 1,8 GT Variant
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	166	11,0	Golf III 1,8 GT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	8,3	Golf III 2,0 GTI
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	8,3	Golf III 2,0 GTI
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	8,3	Golf III 2,0 GTI Variant
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	7,9	Golf III 2,0 GTI 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	7,9	Golf III 2,0 GTI 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	224	7,8	Golf III 2,8 VR6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	224	7,8	Golf III 2,8 VR6
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	224	7,5	Golf III 2,9 VR6
П/4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	224	7,5	Golf III 2,9 VR6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	156	17,6	Golf III 1,9 D
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	156	17,6	Golf III 1,9 D
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	178	12,8	Golf III 1,9 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	178	12,8	Golf III 1,9 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	178	12,8	Golf III 1,9 TD Variant
масляный фильтр – 3, подшипник передн./задн. ступицы – 22/13, амортизатор (передн./задн.) – 41/28, сцепление, комплект – 116, помпа – 21, шаровая опора – 18,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	157	16,1	Vento 1,4
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	168	14,0	Vento 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	188	11,5	Vento 1,6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	175	15,3	Vento 1,8 GT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	166	15,0	Vento 1,8
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	10,6	Vento 2,0 GT
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	196	8,7	Vento 2,0 GTI 16V
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	224	8,0	Vento 2,8 VR6
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	156	11,3	Vento 1,9
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	178	13,2	Vento 1,9 TD
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./диск.	175/70 R13, 185/60 R14, 205/50 R15	193	11,2	Vento 1,9 TD
масляный фильтр – 3, подшипник передн./задн. ступицы – 22/13, амортизатор (передн./задн.) – 41/28, сцепление, комплект – 116, помпа – 21, шаровая опора – 18,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14, 185/65 R14	169	16,1	Passat B3 1,6
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/60 R14, 185/65 R14	171	15,5	Passat B3 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 185/65 R14	190	11,7	Passat B3 1,8
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/60 R14, 185/65 R14	206	10,2	Passat B3 1,8
4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50 R15	215	9,6	Passat B3 2,0 GT Syncro
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14	191	11,7	Passat B3 2,0
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	165/70 R14	224	8,2	Passat B3 2,8 VR6
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	161	16.3	Passat B3 1,6 Variant

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
Passat B3 1,8 Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1198/1700	465/1500	70	бенз.	1781	55(75)/5000	140/2500
Passat B3 1,8 Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1198/1700	465/1500	70	бенз.	1781	66(90)/5250	142/3000
Passat B3 1,8 Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1198/1700	465/1500	70	бенз.	1781	85(115)/5400	166/3200
Passat B3 2,0 Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1280/1700	465/1500	70	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Passat B3 2,0 GT Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1280/1700	465/1500	70	бенз.	1984	100(136)/5800	180/4400
Passat B3 1,8 G60 Syncro Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1376/1700	465/1500	70	бенз.	1781	118(160)/5600	225/3800
Passat B3 2,8 VR6 Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1300/1700	465/1500	70	бенз.	2792	128(174)/5800	240/4200
Passat B3 1,6 TD	1988-93	С	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	диз.	1588	59(80)/4500	155/1750
Passat B3 1,9 D	1988-93	С	4/5	4580/1700/1430	2620	1192/1000	495	70	диз.	1895	50(68)/4400	127/2400
Passat B3 1,9 D Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1222/1700	465/1500	70	диз.	1896	50(68)/4400	127/2400
Passat B3 1,9 TD Variant	1988-93	У	5/5	4573/1704/1428	2623	1242/1700	465/1500	70	диз.	1896	60(90)/4000	202/1900
***Стоимость новых запчастей к VW Passat B3**, $: тормозные колодки передн. – 33, тормозные колодки задн. – 30/25, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 16, помпа – 28, рулевая рейка – 300–350, шаровая опора – 17, ремень ГРМ – 8*												
Passat B4 1,8	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1240/1675	495/820	70	бенз.	1781	55(75)/5000	140/2500
Passat B4 1,8 Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1315/1750	465/1500	70	бенз.	1781	55(75)/5000	140/2500
Passat B4 1,8	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1295/1750	495/820	70	бенз.	1781	66(90)/5250	142/2600
Passat B4 1,8 Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1320/1780	465/1500	70	бенз.	1781	66(90)/5250	142/2600
Passat B4 2,0	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1315/1770	495/820	70	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Passat B4 2,0 Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1335/1800	465/1500	70	бенз.	1984	85(115)/5400	166/3200
Passat B4 2,0 GT	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1390/1860	495/820	70	бенз.	1984	110(150)/6000	166/3200
Passat B4 2,0 GT Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1420/1890	465/1500	70	бенз.	1984	110(150)/6000	166/3200
Passat B4 2,8 VR6 Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1475/1940	465/1500	70	бенз.	2792	128(174)/5800	240/4200
Passat B4 1,9 TD	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1335/1790	495/820	70	диз.	1896	55(75)/4400	150/2400
Passat B4 1,9 TD Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1355/1790	465/1500	70	диз.	1896	55(75)/4400	150/2400
Passat B4 1,9 TD	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1340/1790	495/820	70	диз.	1896	66(90)/4400	202/1900
Passat B4 1,9 TD Variant	1993-97	У	5/5	4595/1720/1445	2625	1360/1820	465/1500	70	диз.	1896	66(90)/4400	202/1900
Passat B4 1,9 TDI	1993-96	С	4/5	4605/1720/1430	2625	1380/1840	495/820	70	диз.	1896	81(110)/4150	235/1900
***Стоимость новых запчастей к Volkswagen Passat B4**, $: передн. торм. колодки – 25, задн. торм. колодки (диск./бараб.) – 25/29, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 10, рулевая рейка – 350, ремень ГРМ – 15, натяжной ролик – 13*												
Polo 1,0	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	999	37(50)/5000	86/3000
Polo 1,0	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	999	37(50)/5000	86/3000
Polo 1,4	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	1390	44(60)/5200	116/3000
Polo 1,4	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	1390	44(60)/5200	116/3000
Polo 1,4	1994-01	С	4/5	4135/1640/1444	2445	1020/1480	455/760	45	бенз.	1390	44(60)/5200	116/2800
Polo 1,4	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	960/1490	245/975	45	бенз.	1598	55(75)/5000	126/3800
Polo 1,4	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	960/1490	245/975	45	бенз.	1598	55(75)/5000	126/3800
Polo 1,4	1994-01	С	4/5	4135/1640/1444	2405	1020/1480	455/760	45	бенз.	1598	55(75)/5200	128/2800
Polo 1,4 16V	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	985/1500	245/975	45	бенз.	1390	74(101)/6000	126/4400
Polo 1,4 16V	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	985/1500	245/975	45	бенз.	1390	74(101)/6000	126/4400
Polo 1,4 16V	1994-01	С	4/5	4135/1640/1444	2405	1020/1480	455/760	45	бенз.	1390	74(101)/6000	128/4400
Polo 1,4 16V Variant	1994-01	У	5/5	4135/1640/1460	2405	1060/1520	390/1250	45	бенз.	1390	74(101)/6000	128/4400
Polo 1,6	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	1390	74(101)/6000	128/4400
Polo 1,6	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	1390	74(101)/6000	128/4400
Polo 1,6	1994-01	С	4/5	4135/1640/1444	2405	1020/1480	455/760	45	бенз.	1390	74(101)/6000	128/4400
Polo 1,6 Variant	1994-01	У	5/5	4135/1640/1460	2405	1060/1520	390/1250	45	бенз.	1390	74(101)/6000	128/4400
Polo 1,6 GTI	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	1598	92(125)/6500	152/3000
Polo 1,6 GTI	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	бенз.	1598	92(125)/6500	152/3000
Polo 1,4 TD	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	диз.	1422	55(75)/4000	195/2200
Polo 1,4 TD	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	диз.	1422	55(75)/4000	195/2200
Polo 1,7 D	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	диз.	1391	44(60)/5200	107/3000
Polo 1,7 D	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	диз.	1391	44(60)/5200	107/3000
Polo 1,9 D	1994-01	Х	3/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Polo 1,9 D	1994-01	Х	5/5	3745/1630/1420	2405	925/1410	245/975	45	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Polo 1,9 D	1994-01	С	4/5	4135/1640/1444	2405	1020/1480	455/760	45	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Polo 1,9 D Variant	1994-01	У	5/5	4135/1640/1460	2405	1060/1520	390/1250	45	диз.	1896	47(64)/4400	124/2000
Polo 1,9 TD Variant	1994-01	У	5/5	4135/1640/1460	2405	1060/1520	390/1250	45	диз.	1896	66(90)/4000	210/1900
Polo 1,9 TD Variant	1994-01	У	5/5	4135/1640/1460	2405	1060/1520	390/1250	45	диз.	1896	74(101)/4000	240/1900
***Стоимость новых запчастей к VW Polo**, $: передн. торм. колодки – 44, задн. торм. колодки – 24, воздушный фильтр – 9, топливный фильтр – 12, масляный фильтр – 4, ремень ГРМ – 20, натяжной ролик – 36*												
Sharan 1,8 Turbo	1995-00	MB	5/5-7	4620/1810/1730	2835	1650/2400	256/2610	70	бенз.	1781	110(150)/5700	210/1750
Sharan 2,0	1995-00	MB	5/5-7	4620/1810/1730	2835	1665/2450	256/2610	70	бенз.	1984	85(116)/5000	170/2400
Sharan 2,8	1995-00	MB	5/5-7	4620/1810/1730	2835	1700/2400	256/2610	70	бенз.	2792	128(174)/5800	235/4200
Sharan 2,8 VR6 Syncro	1995-00	MB	5/5-7	4620/1810/1730	2835	1820/2500	256/2610	70	бенз.	2792	128(174)/5800	235/4200
Sharan 1,9 TDI	1995-00	MB	5/5-7	4620/1810/1730	2835	1665/2400	256/2610	70	диз.	1896	66(90)/4000	210/1900
Sharan 1,9 TDI	1995-00	MB	5/5-7	4620/1810/1730	2835	1665/2400	256/2610	70	диз.	1896	81(110)/4150	235/1900
***Стоимость новых запчастей к VW Sharan**, $: передн. тормозн. колодки – 62, задн. тормозн. колодки – 28, воздушный фильтр – 15, топливный фильтр – 6, масляный фильтр – 10,*												
ВАЗ (Россия)												
2106 1,6	с 1976	С	4/5	4166/1611/1440	2424	1035/1435	325	39	бенз.	1569	55(75)/5400	116/3000
21061 1,5	с 1976	С	4/5	4166/1611/1440	2424	1035/1435	325	39	бенз.	1452	52(71)/5600	104/3400

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	165	15,8	**Passat B3 1,8 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	173	14,0	**Passat B3 1,8 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	184	11,9	**Passat B3 1,8 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	191	11,5	**Passat B3 2,0 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14	200	10,4	**Passat B3 2,0 GT Variant**
4×4	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/50 R15	210	9,8	**Passat B3 1,8 G60 Syncro Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	205/50 R15	218	8,3	**Passat B3 2,8 VR6 Variant**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R14	170	16,0	**Passat B3 1,6 TD**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70 R14	160	19,0	**Passat B3 1,9 D**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	155	19,4	**Passat B3 1,9 D Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/65 R14	173	14,1	**Passat B3 1,9 TD Variant**
масляный фильтр – 4,5, подшипник передней ступицы – 30, подшипник задней ступицы – 16, амортизатор (передн./задн.) – 50/40, сцепление, комплект – 120–160,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	169	16,3,	**Passat B4 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	164	16,7	**Passat B4 1,8 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	178	14,4	**Passat B4 1,8**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	173	14,7	**Passat B4 1,8 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	195	11,8	**Passat B4 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	190	12,0	**Passat B4 2,0 Variant**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	213	8,5	**Passat B4 2,0 GT**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/60 R15	207	9,9	**Passat B4 2,0 GT Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	218	8,9	**Passat B4 2,8 VR6 Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	165	18,0	**Passat B4 1,9 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	160	18,3	**Passat B4 1,9 TD Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	164	16,7	**Passat B4 1,9 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/65 R14, 195/60 R15	173	14,4	**Passat B4 1,9 TD Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	185/65 R14, 195/60 R15	185	11,7	**Passat B4 1,9 TDI**
масляный фильтр – 4, подшипник передн./задн. ступицы – 24/13, амортизатор (передн./задн.) – 48/30, сцепление, комплект – 186, помпа – 21, шаровая опора – 11,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	18,5	**Polo 1,0**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	18,5	**Polo 1,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13	160	14,5	**Polo 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13	160	14,5	**Polo 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/55 R14	160	14,9	**Polo 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13	172	12,3	**Polo 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13	172	12,3	**Polo 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/55 R14	172	12,5	**Polo 1,4**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/55 R14	188	10,4	**Polo 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/55 R14	188	10,4	**Polo 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/55 R14	188	10,4	**Polo 1,4 16V**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	185/55 R14	188	10,4	**Polo 1,4 16V Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	188	10,5	**Polo 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	188	10,5	**Polo 1,6**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	188	10,5	**Polo 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	188	10,5	**Polo 1,6 Variant**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/45 R15	205	8,7	**Polo 1,6 GTI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск. вент./диск.	195/45 R15	205	8,7	**Polo 1,6 GTI**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/55 R14	172	12,2	**Polo 1,4 TD**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	185/55 R14	172	12,2	**Polo 1,4 TD**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	160	14,9	**Polo 1,7 D**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	160	14,9	**Polo 1,7 D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13	160	15,9	**Polo 1,9 D**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13	160	15,9	**Polo 1,9 D**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	200	15,8	**Polo 1,9 D**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	200	15,8	**Polo 1,9 D Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	176	12,8	**Polo 1,9 TD Variant**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./полузав.	диск./бараб.	175/65 R13, 185/55 R14, 195/45 R15	193	5,0	**Polo 1,9 TD Variant**
подшипник передн./задн. ступицы – 26/14, амортизатор (передн./задн.) – 45/36, сцепление, комплект – 172, помпа – 50, шаровая опора – 11, рулевая рейка – 450,							
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	194	11,6	**Sharan 1,8 Turbo**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	177	15,4	**Sharan 2,0**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	199	11,8	**Sharan 2,8**
4×4	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	205/60 R15	193	13,8	**Sharan 2,8 VR6 Syncro**
П	5-ст. мех.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	160	19,3	**Sharan 1,9 TDI**
П	5-ст. мех./4-ст. авт.	незав./незав.	диск. вент./диск.	195/65 R15	172	16,4	**Sharan 1,9 TDI**
подшипник передн. ступицы – 51, подшипник задн. ступицы – 52, амортизатор (передн./задн.) – 90/84, помпа – 24, стойка стабилизатора – 43, ремень ГРМ – 65							
3	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	152	16,0	**2106 1,6**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	152	17,0	**21061 1,5**

Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Двигатель: Тип двигателя	Двигатель: Рабочий объем, см³	Двигатель: Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Двигатель: Макс. кр. мом., Нм/об/мин
21063 1,3	1976-99	С	4/5	4166/1611/1440	2424	1035/1435	325	39	бенз.	1295	47(64)/5600	92/3400
21065 1,5	с 1976	С	4/5	4166/1611/1440	2424	1035/1435	325	39	бенз.	1452	52(71)/5600	104/3400
Стоимость новых запчастей к ВАЗ-2106, *в грн.: передн. торм. колодки – 17, задн. торм. колодки – 34, воздушный фильтр – 7, топливный фильтр – 3–5, распредвал – 125, цепь ГРМ – 100*												
21072	1982-94	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	бенз.	1298	51(69)/5600	98/3400
2107	1982-06	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	бенз.	1451	55(75)/5600	110/3400
2107i	с 2006	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	бенз.	1451	55(75)/5600	110/3400
21074	1982-05	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	бенз.	1568	56(76)/5600	118/3200
2107 1,7	1984-04	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	бенз.	1690	62(84)/5600	137/3500
2107 РПД	1999-04	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	бенз.	2616	103(140)/6500	176/4500
2107 1,5D	1999-05	С	4/5	4145/1620/1446	2424	1060/1460	325	39	диз.	1451	39(53)/4800	96/3000
Стоимость новых запчастей к ВАЗ-2107, *в грн.: передние тормозные колодки – 17, задние тормозные колодки – 34, воздушный фильтр – 7–15, топливный фильтр – 3–5, помпа – 62, шаровая опора (нижн./верх.) – 25/30, цепь ГРМ – 100*												
21081 1,1	1984-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1100	39(53)/5600	78/4400
2108 1,3	1984-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1288	46,6(63,4)/5600	94,8/3400
2108 1,3i	1999-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1288	49(67)/5600	97/4300
21083 1,5	1999-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1500	52(71)/5600	106/3400
21083 1,5i	1999-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1500	53(72)/5600	118/2800
21083 1,5 16V	1999-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1500	69(94)/5600	130/3600
2108 2,6 РПД	1999-04	Х	3/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	2616	92(135)/6000	176/4500
2109 1,1	1987-00	Х	5/5	4006/1620/1400	2460	915/1365	330/940	43	бенз.	1100	40(54,3)/5600	95/3600
2109 1,3	1987-00	Х	5/5	4006/1620/1400	2460	915/1365	330/940	43	бенз.	1300	47(63,4)/5600	95/3400
2109 1,5	1987-00	Х	5/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1500	52(71)/5600	106/3400
2109 1,5i	1987-00	Х	5/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1500	53(72)/5600	118/2800
21093 1,5 16V	1999-04	Х	5/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	1500	69(94)/5600	130/3600
2109 2,6 РПД	1999-04	Х	5/5	4006/1620/1400	2460	920/1370	330/940	43	бенз.	2616	92(135)/6000	176/4500
21099 1,3	1987-00	С	4/5	4210/1620/1380	2460	915/1365	400/940	43	бенз.	1300	47(63,4)/5600	95/3400
21099 1,5	1987-04	С	4/5	4210/1620/1380	2460	920/1370	400/940	43	бенз.	1500	52(71)/5600	106/3400
21099 1,5i	с 1987	С	4/5	4210/1620/1380	2460	920/1370	400/940	43	бенз.	1500	53(72)/5600	118/2800
21099 1,5 16V	1999-04	С	4/5	4210/1620/1380	2460	920/1370	400/940	43	бенз.	1500	69(94)/5600	130/3600
21099 2,6 РПД	1999-04	С	4/5	4210/1620/1380	2460	920/1370	400/940	43	бенз.	2616	92(135)/6000	176/4500
Стоимость новых запчастей к ВАЗ-2108/2109/21099, *в грн.: передние тормозные колодки – 18, задние тормозные колодки – 20, воздушный фильтр – 5–10, топливный фильтр – 3–8, рулевая рейка – 260, шаровая опора – 3–10, ремень ГРМ – 16*												
2121 «Нива» 1,6	1977-87	У	3/5	3720/1680/1640	2200	1150/1550	263/504	45	бенз.	1564	55(75)/5400	116/3400
2121 «Нива» 1,7	с-2000	У	3/5	3720/1680/1640	2200	1210/1610	263/504	45	бенз.	1690	59(80)/5200	127/3400
2121 «Нива» 1,3	1977-87	У	3/5	3720/1680/1640	2200	1210/1610	263/504	45	бенз.	1290	51(69)/5600	92/3400
Стоимость новых запчастей к ВАЗ-2121 «Нива», *$: колодки передн./задн. – 4/7, воздушный фильтр – 5, топливный фильтр – 0,8, масляный фильтр – 2,2, подшипник*												
ГАЗ (Россия)												
24 ЗМЗ-24Д 2,4	1970-86	С	4/5	4760/1820/1490	2800	1450/1850	500	55	бенз.	2445	72(98)/4500	182/2500-3000
24-01 ЗМЗ-2401 2,4	1970-86	С	4/5	4760/1820/1490	2800	1450/1850	500	55	бенз.	2445	61(85)/4500	175/2200-2400
24-02 ЗМЗ-24Д 2,4	1972-87	У	5/7	4760/1820/1490	2800	1550/2040	465/1510	55	бенз.	2445	72(98)/4500	182/2500-3000
24-02 ЗМЗ-2401 2,4	1972-87	У	5/7	4760/1820/1490	2800	1550/2040	465/1510	55	бенз.	2445	61(85)/4500	175/2200-2400
24 Peugeot-Indenor 2,1	1970-80	С	4/5	4760/1820/1490	2800	1450/1850	500	55	диз.	2112	46(62)/4500	н. д.
24 Peugeot-Indenor 2,1	1972-80	У	5/7	4760/1820/1490	2800	1550/2040	465/1510	55	диз.	2112	46(62)/4500	н. д.
24-10 ЗМЗ-4022.10 2,4	1985-92	С	4/5	4735/1820/1490	2800	1400/1790	500	55	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
24-11 ЗМЗ-4021 2,4	1985-92	С	4/5	4735/1820/1490	2800	1400/1790	500	55	бенз.	2445	66(90)/4500	172/2500
24-12 ЗМЗ-4022.10 2,4	1985-92	У	5/7	4735/1820/1510	2800	1550/2040	465/1510	55	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
24-12 ЗМЗ-4021	1985-92	У	5/7	4735/1820/1510	2800	1550/2040	465/1510	55	бенз.	2445	66(90)/4500	182/2500-3000
Стоимость новых запчастей к ГАЗ-24/24-10, *в грн.: тормозные колодки (передние) – 10, тормозные колодки (задние) – 10, воздушный фильтр – 22, топливный фильтр – 30,*												
31029 «Волга» 2,5	1992-97	С	4/5	4885/1820/1422	2800	1450/1850	500	55 (75)	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
31029 «Волга» 2,5	1992-97	С	4/5	4885/1820/1422	2800	1450/1850	500	55 (75)	бенз.	2445	66(90)/4500	173/2500
31022 «Волга» 2,5	1992-97	У	5/7	4885/1820/1438	2800	1540/2016	465/1510	55 (75)	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
31022 «Волга» 2,5	1992-97	У	5/7	4885/1820/1438	2800	1540/2016	465/1510	55 (75)	бенз.	2445	66(90)/4500	173/2500
31029 «Волга» 2,3 16V	1992-97	С	4/5	4885/1820/1422	2800	1450/1850	500	55 (75)	бенз.	2287	74(100)/4500	н. д.
31029 «Волга» 2,3 16V	1992-97	С	4/5	4885/1820/1422	2800	1450/1850	500	55 (75)	бенз.	2287	96(131)/5200	188/4000
Стоимость новых запчастей к ГАЗ-31029 «Волга», *в грн.: торм. колодка передняя/задняя – 12–16/12–16, воздушный фильтр – 14–21, топливный фильтр – 4–5, помпа – 140–225, рычаг верхний/нижний – 26/43, шкворни (комплект) – 80, шестерня ГРМ – 50–71*												
3110 «Волга» 2,5 8V	1997-04	С	4/5	4870/1800/1422	2800	1400/1790	500	70	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
3110221 «Волга» 2,5 8V	1997-04	У	5/5	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
3110221 «Волга» 2,5 8V	1997-04	У	5/7	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2445	74(100)/4500	182/2500-3000
3110 «Волга» 2,5 8V	1997-04	С	4/5	4870/1800/1422	2800	1400/1790	500	70	бенз.	2445	66(90)/4500	173/2500

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
3	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	152	19,0	**21063 1,3**
3	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	152	17,0	**21065 1,5**
масляный фильтр – 9–15, шаровая опора – 25, амортизатор (передн./задн.) – 28–50, подшипн. ступицы (передн./задн.) – 25/25, сцепление, комплект – 370,							
3	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	140	19,0	**21072**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	152	14,7	**2107**
3	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	152	14,7	**2107i**
3	4-ст. мех./5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	155	14,5	**21074**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	158	14,0	**2107 1,7**
3	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	180	9,0	**2107 РПД**
3	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/70 R13	125	23,0	**2107 1,5D**
масляный фильтр – 9–15, подшипник передней ступицы – 17–25, амортизатор (передн./задн.) – 28–50, диск, сцепления, комплект – 370,							
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	139	17,0	**21081 1,1**
П	5-ст. мех./4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	148	16,0	**2108 1,3**
П	4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	150	14,5	**2108 1,3i**
П	5-ст. мех./4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	156	14,0	**21083 1,5**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	156	14,0	**21083 1,5i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	180	12,0	**21083 1,5 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	190	9,0	**2108 2,6 РПД**
П	5-ст. мех./4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13	139	17,0	**2109 1,1**
П	5-ст. мех./4-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13	148	16,0	**2109 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	156	13,0	**2109 1,5**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	156	13,0	**2109 1,5i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	180	12,)	**21093 1,5 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	190	9,0	**2109 2,6 РПД**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	148	16,0	**21099 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	156	13,0	**21099 1,5**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	156	13,0	**21099 1,5i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	180	12,0	**21099 1,5 16V**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/70/R13, 175/70/R13	190	9,0	**21099 2,6 РПД**
масляный фильтр – 3–8, подшипник передней/задней ступицы – 28/22, амортизатор (передн./задн.) – 170/100, сцепление, комплект – 135, помпа – 40,							
4×4	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/80 R16	132	23,0	**2121 «Нива» 1,6**
4×4	4-5 ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/80 R16	135	19,0	**2121 «Нива» 1,7**
4×4	4-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	175/80 R16	125	26,0	**2121 «Нива» 1.3**
передн./задн. ступицы – 5,0 /5,0, амортизатор (передн./задн.) – 11/11, шаровая опора – 5, сцепление, комплект – 38, помпа – 19, цепь ГРМ – 5, башмак натяжителя ГРМ – 2							
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	145	22,0	**24 ЗМЗ-24Д 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	130	25,0	**24-01 ЗМЗ-2401 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	140	25,0	**24-02 ЗМЗ-24Д 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	123	н. д.	**24-02 ЗМЗ-2401 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	126	н. д.	**24 Peugeot-Indenor 2,1**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	120	н. д.	**24 Peugeot-Indenor 2,1**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	205/70 R14	147	18,0	**24-10 ЗМЗ-4022.10 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	205/70 R14	140	н. д.	**24-11 ЗМЗ-4021 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	142	22,0	**24-12 ЗМЗ-4022.10 2,4**
3	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб.	7,35×14	130	28,0	**24-12 ЗМЗ-4021**
масляный фильтр – 3, подшипник передней ступицы – 37, подшипник задней полуоси – 21, амортизатор (передн./задн.) – 70/70, сцепление, комплект – 120, помпа – 144, шкворень – 80							
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	205/70 R14	147	20	**31029 «Волга» 2,5**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	205/70 R14	140	22	**31029 «Волга» 2,5**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	205/70 R14	145	24	**31022 «Волга» 2,5**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	205/70 R14	137	25	**31022 «Волга» 2,5**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	205/70 R14	147	20	**31029 «Волга» 2,3 16V**
3	5-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	205/70 R14	175	13,5	**31029 «Волга» 2,3 16V**
масляный фильтр – 3–5, подшипник передн. ступицы/задней полуоси – 15–27/15–17, амортизатор (передн./задн.) – 58–69/68–81, сцепление, комплект – 196–209,							
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	147	18,5	**3110 «Волга» 2,5 8V**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	147	19	**3110221 «Волга» 2,5 8V**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	147	19	**3110221 «Волга» 2,5 8V**
3	4-5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	145	20	**3110 «Волга» 2,5 8V**

Общие данные									Двигатель			
Модель, модификация	Год выпуска	Тип кузова	Дверей/мест	Габариты Длина/ Ширина/ Высота, мм	База, мм	Масса снаряж./ полн., кг	Объем багажника, л	Объем бака, л	Тип двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, кВт (л. с.)/ об/мин	Макс. кр. мом., Нм/об/мин
3110221 «Волга» 2,5 8V	1997-04	У	5/5	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2445	66(90)/4500	173/2500
3110221 «Волга» 2,5 8V	1997-04	У	5/7	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2445	66(90)/4500	173/2500
3110 «Волга» 2,3 16V	1997-04	С	4/5	4870/1800/1422	2800	1400/1790	500	70	бенз.	2287	74(100)/5200	н. д.
3110221 «Волга» 2,3 16V	1997-04	У	5/5	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2287	74(100)/5200	н. д.
3110221 «Волга» 2,3 16V	1997-04	У	5/7	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2287	74(100)/5200	н. д.
3110 «Волга» 2,3 16V	1997-04	С	4/5	4870/1800/1422	2800	1400/1790	500	70	бенз.	2287	96(131)/5200	188/4000
3110221 «Волга» 2,3 16V	1997-04	У	5/5	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2287	96(131)/5200	188/4000
3110221 «Волга» 2,3 16V	1997-04	У	5/7	4870/1800/1422	2800	1540/2016	465/1510	70	бенз.	2287	96(131)/5200	188/4000
***Стоимость новых запчастей к ГАЗ-3110 «Волга»**, в грн.: торм. колодки (передн./задн.) – 45/70, воздушный фильтр – 16, топливный фильтр – 52, рычаг верхн./нижн. – 141/152, шкворни (комплект) – 88, шаровые опоры верхн./нижн. – 43/44, шестерни ГРМ – 71, гидрокомпенсатор клапанов – 38, гидронатяжители цепей – 50,*												
ЗАЗ (Украина)												
968М 1,2	1979-94	К	2/4	3765/1490/1370	2160	840/1160	197	40	бенз.	1197	29(40)/4200-4400	75/2700-2900
968М-003 1,2	1979-94	К	2/4	3765/1490/1370	2160	840/1160	197	40	бенз.	1197	33(45)/4000-4500	77/3500
968М 1,2	1982-83	К	2/4	3765/1490/1370	2160	840/1160	197	40	бенз.	1197	37(50)/4000-4500	81/3600
968М-005 0,9	1982-94	К	2/4	3765/1490/1370	2160	820/1140	197	40	бенз.	887	21(30)/4000-4300	51/2500-3000
***Стоимость новых запчастей к ЗАЗ-968М**, в грн.: передние тормозные колодки – 20, задние тормозные колодки (бараб.) – 20, топливный фильтр – 2–5, подшипник передней ступицы – 10,*												
1102 Таврия-1,1	1987-98	Х	3/5	3710/1555/1410	2320	745/1160	250/650	38	бенз.	1091	37,5(51)/5300	78/3000
1102 Таврия Нова 1,1	с 1998	Х	3/5	3710/1535/1410	2320	745/1160	250/650	38	бенз.	1091	37,5(51)/5300	78/3000
1105 Таврия Дана 1,1	1994-1997	У	5/5	3825/1560/1460	2320	790/1190	270/740	38	бенз.	1091	37,5(51)/5300	78/3000
1102 Таврия Нова 1,2	с 2000	Х	3/5	3710/1555/1410	2320	770/1160	250/650	38	бенз.	1197	42,5(58)/5300	90/3000
1102 Таврия Нова 1,2 i	с 2000	Х	3/5	3710/1555/1410	2320	770/1160	300/740	38	бенз.	1197	42,5(62)/5300	96/3000
1105 Таврия Дана 1,2	1994-97	У	5/5	3825/1560/1460	2320	790/1190	270/740	38	бенз.	1289	42,5(58)/5300	105/3000
1102 Таврия Нова 1,3	с 2001	Х	3/5	3710/1555/1410	2320	770/1160	250/650	38	бенз.	1299	46,5(63)/5300	101/3500
1102 Таврия Нова 1,3 i	с 2001	Х	3/5	3710/1555/1410	2320	770/1160	250/650	38	бенз.	1299	46,5(66)/5300	105/3500
1102 Таврия Нова 1,3 (ВАЗ)	1988-97	Х	3/5	3710/1555/1410	2320	770/1160	250/650	38	бенз.	1289	53(63)/5300	95/3400
***Стоимость новых запчастей к ЗАЗ-1102 «Таврия-Нова»**, в грн.: передн. торм. колодки – 35, задн. торм. колодки – 40, воздушный фильтр – 10, топливный фильтр – 3, трос ручного тормоза – 15, помпа – 55, ремень генератора – 17, ремень ГРМ – 30, бендикс – 40, коммутатор – 60*												
1103 Славута 1,1	1999-2000	Л	5/5	3980/1578/1425	2320	790/1190	300/740	38	бенз.	1091	38(51)/5300	78/3000
1103 Славута 1,2	с 2000	Л	5/5	3980/1578/1425	2320	790/1190	300/740	38	бенз.	1197	43(58)/5300	90/3000
1103 Славута 1,2 i	с 2000	Л	5/5	3980/1578/1425	2320	790/1190	300/740	38	бенз.	1197	46(62)/5300-5500	96/3000
1103 Славута 1,3	с 2001	Л	5/5	3980/1578/1425	2320	790/1190	300/740	38	бенз.	1299	47(63)/5300	101/3000
1103 Славута 1,3 i	с 2002	Л	5/5	3980/1578/1425	2320	790/1190	300/740	38	бенз.	1299	49(66)/5200-5500	108/3000
***Стоимость новых запчастей к ЗАЗ-1103 «Славута»**, в грн.: передн. торм. колодки – 26, задн. торм. колодки – 47, воздушный фильтр – 8, топливный фильтр – 3, рулевая рейка – 139, ремень ГРМ – 23, натяжители ремня – 26*												
ИЖ (Россия)												
412 1,5	1967-97	У	5/5	4090/1550/1530	2400	1065/1465	н. д.	46	бенз.	1478	55(75)/5800	108/3400
412 1,5	1967-97	С	4/5	4120/1150/1480	2400	1045/1445	372	46	бенз.	1478	55(75)/5800	108/3400
2125/21251 1,5	1973-97	Х	5/5	4120/1150/1480	2400	1100/1500	280/1150	46	бенз.	1478	55(75)/5800	108/3400
412 1,5	1967-97	У	5/5	4090/1550/1530	2400	1065/1465	н. д.	46	бенз.	1478	49(67)/5800	108/3400
412 1,5	1967-97	С	4/5	4120/11550/1480	2400	1045/1445	372	46	бенз.	1478	49(67)/5800	108/3400
412 1,5	1967-97	Х	5/5	4120/11550/1480	2400	1100/1500	280/1150	46	бенз.	1478	49(67)/5800	108/3400
***Стоимость новых запчастей к ИЖ-412**, $: торм. колодки (передн./задн.) – 3/4, воздушный фильтр – 0,5 топливный фильтр – 1, масляный фильтр – 0,3,*												
Москвич (Россия)												
21412 1,5	1986-1999	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1080/1480	470/1270	55	бенз.	1478	53(72)/5500	118/3200
2141 1,6	1986-2002	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1080/1480	470/1270	55	бенз.	1570	56(75)/5400	121/3000
2141 1,6	1986-2002	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1080/1480	470/1270	55	бенз.	1584	57(80)/5300	120/3100
214122 1,7	1994-2002	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1080/1480	470/1270	55	бенз.	1702	60(85)/5500	130/3000
214123 1,8	1994-2002	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1080/1480	470/1270	55	бенз.	1816	57(80)/5200	133/3000
214145 2,0	1997-2002	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1100/1500	470/1270	55	бенз.	1998	99(135)/5400	203/3500
214145 2,0	2001-2002	Х	5/5	4330/1690/1365	2580	1120/1500	470/1270	55	бенз.	1998	108(147)/6000	185/4500
***Стоимость новых запчастей к Москвич-2141**, в $: передние тормозные колодки – 10, задние тормозные колодки – 18, сцепление, комплект – 150, помпа – 30, рулевая рейка – 160, шаровая опора – 10, цепь ГРМ – 30*												
УАЗ (Россия)												
469 2,4	1972-83	У	4/7	4025/1785/2050	2380	1590/2350	2700	2x39	бенз.	2445	53(72)/4000	н. д.
469/3151 2,4	1986-03	У	4/7	4030/1810/2020	2380	1590/2350	2700	2x39	бенз.	2446	59(80)/4000	169/2000
469/3151 2,9	1996-03	У	5/7	4030/1810/2020	2380	1590/2350	2700	2x39	бенз.	2890	72(98)/4000	201/4100
469/3151 2,9	1996-03	У	4/7	4030/1810/2020	2380	1600/2400	2700	2x39	бенз.	2890	72(98)/4000	201/2500
3151	2000-03	У	5/7	4030/1810/2020	2380	1590/2350	2700	2x39	диз.	2138	61(83)/4600	145/2000
3151	2000-03	У	4/7	4030/1810/2020	2380	1590/2350	2700	2x39	диз.	2138	61(83)/4600	145/2000
3151	2000-03	У	5/7	4030/1810/2020	2380	1610/2370	2700	2x39	диз.	2393	71(97)/4200	216/2300
3151	2000-03	У	4/7	4030/1810/2020	2380	1590/2350	2700	2x39	бенз.	4300	135(184)/4400	340/24000
3151	2000-03	У	5/7	4030/1810/2020	2380	1600/2360	2700	2x39	бенз.	4300	135(184)/4400	340/24000
***Средняя Стоимость новых запчастей к УАЗ-469/3151**, $: передние тормозные колодки – 23, задние тормозные колодки – 23, воздушный фильтр – 5, вал привода заднего моста – 46, крыша металлическая – 3700, тент брезентовый – 315*												

Трансмиссия		Ходовая часть			Эксплуатац. показатели		
Тип привода	КП	Подвеска передн./задн.	Тормоза передн./задн.	Шины	Макс. скорость, км/ч	Разгон 0–100 км/ч, с	Модель, модификация
З	4-5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	145	21	**3110221 «Волга» 2,5 8V**
З	4-5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	145	21	**3110221 «Волга» 2,5 8V**
З	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	147	н.д.	**3110 «Волга» 2,3 16V**
З	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	147	н.д.	**3110221 «Волга» 2,3 16V**
З	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	147	н.д.	**3110221 «Волга» 2,3 16V**
З	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	175	13,5	**3110 «Волга» 2,3 16V**
З	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	160	14,5	**3110221 «Волга» 2,3 16V**
З	5-ст. мех.	незав./зав.	диск./бараб.	195/65 R15	160	14,5	**3110221 «Волга» 2,3 16V**
масляный фильтр – 20, подшипник передн./задн. ступицы – 76/33, амортизатор (передн./задн.) – 62/72, сцепление, комплект, 406, помпа – 157, кольца поршневые – 142, форсунки инжектора – 108							
З	4-ст. мех.	*незав./незав.*	*бараб./бараб.*	6,15×13	118	38	**968М 1,2**
З	4-ст. мех.	незав./незав.	бараб./бараб.	6,15×13	123	35	**968М-003 1,2**
З	4-ст. мех.	незав./незав.	бараб./бараб.	6,15×13	130	24	**968М 1,2**
З	4-ст. мех.	незав./незав.	бараб./бараб.	6,15×13	102	28 (до 80 км/ч)	**968М-005 0,9**
задней ступицы – 12–18, амортизатор (передн./задн.) – 30/35, сцепление, комплект – 70–120							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	145	16,2	**1102 Таврия-1,1**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	145	16,2	**1102 Таврия Нова 1,1**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	145	16,2	**1105 Таврия Дана 1,1**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,8	**1102 Таврия Нова 1,2**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,8	**1102 Таврия Нова 1,2 i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	151	16,8	**1105 Таврия Дана 1,2**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	154	15,6	**1102 Таврия Нова 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	154	15,6	**1102 Таврия Нова 1,3 i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	160	12,5	**1102 Таврия Нова 1,3 (ВАЗ)**
масляный фильтр – 15, шаровая опора – 20, амортизатор (передн./задн.) – 120/80, подшипник ступицы передн./задн. – 65/60, трос сцепления – 15, трос газа – 7,							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	145	17,5	**1103 Славута 1,1**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	147	17,4	**1103 Славута 1,2**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	156	16,2	**1103 Славута 1,2 i**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	156	16,2	**1103 Славута 1,3**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/70 R13	157	16,0	**1103 Славута 1,3 i**
масляный фильтр – 19, подшипник передн./задн. ступицы – 42/15, амортизатор (передн./задн.) – 109/71, сцепление, комплект – 179, помпа – 47, шаровая опора – 24,							
З	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	165/70 R13	140	22	**412 1,5**
З	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	165/70 R13	140	18,8	**412 1,5**
З	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	165/70 R13	140	18,8	**2125/21251 1,5**
З	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	165/70 R13	130	27	**412 1,5**
З	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	165/70 R13	130	25	**412 1,5**
З	4-ст. мех.	незав./зав.	бараб./бараб. диск./бараб.	165/70 R13	130	25	**412 1,5**
подшипник передн./задн. ступицы – 5/3, амортизатор (передн./задн.) – 8/8, шаровая опора верхн./нижн. – 18/21, сцепление, комплект – 25, помпа – 7, цепь ГРМ – 7							
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	165/80 R14	147	18,5	**21412 1,5**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/80 R14, 165/80 R14, 175/70 R14	155	15,5	**2141 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/80 R14, 165/80 R14, 175/70 R14	155	15,5	**2141 1,6**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/80 R14, 165/80 R14, 175/70 R14	157	15,2	**214122 1,7**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	155/80 R14, 165/80 R14, 175/70 R14	155	15	**214123 1,8**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	205/55 R16	200	9	**214145 2,0**
П	5-ст. мех.	незав./полузав.	диск./бараб.	205/55 R16	200	9,5	**214145 2,0**
воздушный фильтр – 5, топливный фильтр – 3, масляный фильтр – 8, подшипник передней ступицы – 25, подшипник задней ступицы – 24, амортизатор (передн./задн.) – 150/45,							
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	8,40×15	100	н. д.	**469 2,4**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	8,40×15	105	н. д.	**469/3151 2,4**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	225/75 R16	120	29,0	**469/3151 2,9**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	225/75 R16	120	29,0	**469/3151 2,9**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	225/75 R15	130	н. д.	**3151**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	225/75 R15	130	н. д.	**3151**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	бараб./бараб.	225/75 R15	138	н. д.	**3151**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	225/75 R15	160	11,0	**3151**
4×4	4-ст. мех.	зав./зав.	диск./бараб.	225/75 R15	160	11,0	**3151**
топливный фильтр – 30, масляный фильтр – 3, амортизатор (передн./задн.) – 43/43, сцепление, комплект – 172, помпа – 92, вал привода переднего моста – 63,							

Расстояние между областными центрами Украины

	Винница	Днепропетровск	Донецк	Житомир	Запорожье	Ивано-Франковск	Киев	Кировоград	Луганск	Луцк	Львов	Николаев	Одесса	Полтава	Ривне	Симферополь	Сумы	Тернополь	Ужгород	Харьков	Херсон	Хмельницкий	Черкассы	Черновцы	Чернигов
Винница		571	812	126	637	373	266	317	972	387	369	466	429	576	313	801	611	239	593	720	533	122	340	312	423
Днепропетровск	571		250	630	89	952	479	246	401	888	948	329	463	183	814	458	366	818	1172	222	316	701	326	891	585
Донецк	812	250		880	243	1202	729	496	151	1138	1198	579	713	391	1064	571	488	1068	1422	283	535	951	576	1141	826
Житомир	126	630	880		719	459	140	434	987	261	407	592	555	494	187	927	485	325	679	638	659	208	352	398	297
Запорожье	637	89	254	719		1018	568	314	394	977	1014	352	486	277	903	371	460	884	1238	303	292	767	415	957	674
Ивано-Франковск	373	952	1202	459	1018		599	698	1353	273	135	785	658	953	292	1124	944	137	301	1097	856	251	721	143	756
Киев	266	479	729	140	568	599		299	836	398	544	517	480	343	324	852	339	465	819	487	584	348	201	538	151
Кировоград	317	246	496	434	314	698	299		647	692	694	180	337	251	618	524	434	564	918	395	251	447	126	637	436
Луганск	972	401	151	987	394	1352	836	647		1245	1349	730	864	493	1171	722	535	1219	1573	330	686	1102	727	1292	873
Луцк	387	888	1138	261	977	273	398	692	1245		152	853	816	752	70	1188	743	164	432	896	920	268	610	336	555
Львов	369	948	1198	407	1014	135	544	694	1349	152		843	793	898	215	1178	889	127	278	1042	910	247	717	278	701
Николаев	466	329	579	592	352	785	517	180	730	853	843		134	488	779	339	671	713	1067	551	71	596	368	642	671
Одесса	429	463	713	555	486	658	480	337	864	816	743	134		596	742	473	779	676	959	685	205	559	453	515	634
Полтава	576	183	391	494	277	953	343	251	493	752	898	488	596		678	631	183	819	1173	144	499	702	271	892	412
Ривне	313	814	1064	187	903	292	324	618	1171	70	215	779	742	678		1114	669	158	495	823	846	195	536	331	481
Симферополь	801	458	571	927	371	1124	852	524	722	1188	1178	339	473	631	1114		814	1048	1402	657	279	931	649	981	959
Сумы	611	366	488	485	460	944	339	434	535	743	889	671	779	183	669	814		810	1164	185	682	693	343	883	338
Тернополь	239	818	1068	325	884	137	465	564	1219	163	127	713	676	819	158	1048	810		353	963	780	117	587	176	622
Ужгород	593	1172	1422	679	1238	301	819	918	1573	432	278	1067	959	1173	495	1402	1164	353		1317	1134	471	941	444	976
Харьков	720	222	283	638	303	1097	487	395	303	896	1042	551	685	144	823	657	185	963	1317		538	846	415	1036	523
Херсон	533	316	535	659	292	856	584	251	686	920	910	71	205	499	846	279	682	780	1134	538		663	411	713	738
Хмельницкий	122	701	951	208	767	251	348	447	1102	268	247	596	559	702	192	931	693	117	471	846	663		470	190	505
Черкассы	340	326	576	352	415	721	201	126	727	610	717	368	453	271	536	649	343	587	941	415	411	470		660	311
Черновцы	312	891	1141	398	957	143	538	637	1192	336	278	642	515	892	331	981	883	176	444	1036	713	190	660		695
Чернигов	423	585	826	297	674	756	151	436	873	555	701	671	634	412	481	959	338	622	976	523	738	505	311	695	

Таблица перевода (кВт/л.с.)

кВт	л. с.	кВт	л. с.	кВт	л. с.	кВт	л. с.	кВт	л. с.
1	1,36	41	55,76	81	110,16	121	164,56	161	218,96
2	2,72	42	57,12	82	111,52	122	165,92	162	220,32
3	4,08	43	58,48	83	112,88	123	167,28	163	221,68
4	5,44	44	59,84	84	114,24	124	168,64	164	223,04
5	6,80	45	61,20	85	115,60	125	170,00	165	224,40
6	8,16	46	62,56	86	116,96	126	171,36	166	225,76
7	9,52	47	63,92	87	118,32	127	172,72	167	227,12
8	10,88	48	65,28	88	119,68	128	174,08	168	228,48
9	12,24	49	66,64	89	121,04	129	175,44	169	229,84
10	13,60	50	68,00	90	122,40	130	176,80	170	231,20
11	14,96	51	69,36	91	123,76	131	178,16	171	232,56
12	16,32	52	70,72	92	125,12	132	179,52	172	233,92
13	17,68	53	72,08	93	126,48	133	180,88	173	235,28
14	19,04	54	73,44	94	127,84	134	182,24	174	236,64
15	20,40	55	74,80	95	129,20	135	183,60	175	238,00
16	21,76	56	76,16	96	130,56	136	184,96	176	239,36
17	23,12	57	77,52	97	131,92	137	186,32	177	240,72
18	24,48	58	78,88	98	133,28	138	187,68	178	242,08
19	25,84	59	80,24	99	134,64	139	189,04	179	243,44
20	27,20	60	81,60	100	136,00	140	190,40	180	244,80
21	28,56	61	82,96	101	137,36	141	191,76	181	246,16
22	29,92	62	84,32	102	138,72	142	193,12	182	247,52
23	31,28	63	85,68	103	140,08	143	194,48	183	248,88
24	32,64	64	87,04	104	141,44	144	195,84	184	250,24
25	34,00	65	88,40	105	142,80	145	197,20	185	251,60
26	35,36	66	89,76	106	144,16	146	198,56	186	252,96
27	36,72	67	91,12	107	145,52	147	199,92	187	254,32
28	38,08	68	92,48	108	146,88	148	201,28	188	255,68
29	39,44	69	93,84	109	148,24	149	202,64	189	257,04
30	40,80	70	95,20	110	149,60	150	204,00	190	258,40
31	42,16	71	96,56	111	150,96	151	205,36	191	259,76
32	43,52	72	97,92	112	152,32	152	206,72	192	261,12
33	44,88	73	99,28	113	153,68	153	208,08	193	262,48
34	46,24	74	100,64	114	155,04	154	209,44	194	263,84
35	47,60	75	102,00	115	156,40	155	210,80	195	265,20
36	48,96	76	103,36	116	157,76	156	212,16	196	66,56
37	50,32	77	104,72	117	159,12	157	213,52	197	267,92
38	51,68	78	106,08	118	160,48	158	214,88	198	269,28
39	53,04	79	107,44	119	161,84	159	216,24	199	270,64
40	54,40	80	108,80	120	163,20	160	217,60	200	272,00

ТЕМПЕРАТУРА		СКОРОСТЬ		ДАВЛЕНИЕ	
C	F	МИЛИ/ЧАС	КМ/ЧАС	ФУНТ/ДЮЙМ ^{2}	КГ/СМ ^{2}
– 20	4	10	16	10	0,70
– 10	14	20	32	20	1,44
– 5	23	30	48	22	1,55
0	32	40	64	24	1,69
5	41	50	80	26	1,83
10	50	60	97	28	1,97
20	68	70	113	30	2,11
30	86	80	129	32	2,55
40	104	90	145	34	2,39
50	122	100	161	36	2,53
70	158	110	177	38	2,67
100	212	120	193	40	2,81

ДЛИНА		ДЛИНА		МАССА	
ДЮЙМЫ	СМ	МИЛИ	КИЛОМЕТРЫ	ФУНТЫ	КИЛОГРАММЫ
1	2,54	1	1,609	1	0,454
2	5,08	2	3,219	2	0,907
3	7,62	3	4,828	3	1,361
4	10,16	4	6,437	4	1,814
5	12,70	5	8,047	5	2,268
6	15,24	6	9,656	6	2,722
7	17,78	7	11,265	7	3,175
8	20,32	8	12,875	8	3,629
9	22,86	9	14,484	9	4,082
10	25,40	10	16,093	10	4,536
11	27,94	20	32,187	20	9,072
12	30,48	30	48,280	30	13,608
13	33,02	40	64,374	40	18,144
14	35,56	50	80,467	50	22,680
15	38,10	60	96,561	60	27,216
16	40,64	70	112,654	70	31,752
17	43,18	80	128,748	80	36,287
18	45,72	90	144,841	90	40,823
19	48,26	100	160,934	100	45,359
20	50,80	110	177,027	110	49,895
22	55,88	120	193,121	120	54,431
24	60,96	130	209,214	130	58,967
26	66,04	140	225,307	140	63,503
28	71,12	150	241,400	150	68,039
30	76,20	160	257,493	160	72,575

Свідоцтво про державну реєстрацію ДЗМІ Серія КВ №5570 видане ДКІПТРУ 24.10.2001

КАТАЛОГ ОГОЛОШЕНЬ №1



Всі авторинки в одному журналі!

ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС 35346

Оперативна інформація для купівлі та продажу АВТО і МОТОтехніки, запчастин, супутніх товарів та послуг зі всієї України



Дистриб'ютори мережі «МОЛ-ЛУБ КФТ»:
м. Київ, ТОВ «Синтезо», тел. (044) 246-28-24, 501-59-28;
м. Бориспіль, ТОВ «ПВІТА Центр», тел. (04495) 64-464/465/466;
м. Донецьк, ТОВ «Автотехкомплект», тел. (062) 386-82-07/32
м. Одеса, ПП «Кронос», тел. (048) 728-37-97;
м. Хмельницький, ПП «Говерла» (03822) 3-61-04
м. Ужгород, ТОВ «Ойл-Закарпаття», тел. (0312) 66-06-50, 66-13-00;
м. Дніпропетровськ, ТОВ «Дніпропостачсервіс», тел. (056) 231-28-12, (056) 372-93-00;
м. Черкаси, ПП «Оил Трейд», тел. (0472) 66-65-01

lubricants.mol.hu

ДОСКОНАЛИЙ ЗАХИСТ