

СИБИРСКАЯ ОДИССЕЯ



По популярности у местных покупателей среди минивэнов Honda Odyssey как в первом, так и во втором поколении соперничал с Toyota Ipsum. Эти две модели — вне конкуренции в своем классе. При этом Toyota конструктивно проще Honda, что для некоторых становится решающим фактором при выборе.

Базовым для Odyssey 1999 модельного года (второе поколение модели) стала 2,3-литровая «четверка» F23A. Однако, как и на первом поколении, минивэн Honda в подтверждение своей драйверской направленности получил трехлитровый V6 J30A (210 л. с.; 270Нм).

Неплохие моторы. Обладают приличным ресурсом, хорошо пускаются в морозы (хотя по F23A иногда могут возникать «низкотемпературные вопросы») и не грешат мелкими проблемами. Разумеется, если проводить аналогии с Ipsum, то сравнения с 3S-FE неуместны. Это он мог работать на откровенной «отработке», а оба хондовских мотора требуют качественную смазку, с которой нельзя затягивать с заменой. И клапаны при обрыве ремня ГРМ встречаются с поршнями. К тому же у «четверки» вместе с приводом распредвала нужно менять ремень балансера. Но это характерно для многих современных и не очень моторов. Также F23A может стучать на холодную, в чем виновны клапаны и иной раз поршни «на переключках» в верхних точках. Однако ведь ездят и с этим, а клапаны регулируются просто

— болтом и гайкой. В отношении J30A не стоит забывать об индивидуальных катушках зажигания, которые больше зависимы от состояния свечей.

С двумя «автоматами» — 4-ступенчатым у F23A и 5-ступенчатым у V6 — ситуация обратная. Родственные коробки (одна получена из другой добавлением ступени, соленоидов, теплообменника и внешнего фильтра) страдают схожими проблемами. А их целый список. Выходят из строя регуляторы давления, проворачивается обгонная муфта, очень рано выкрашивается и сгорает фрикционный диск блокировки гидротрансформатора. Страдает дифференциал, у которого выкрашиваются зубья сателлитов и «кончаются» подшипники (езда на «докатке» — для Honda верный способ его убить).

И все это может произойти в достаточно молодом возрасте и небольших пробегах. При негативных внешних воздействиях — до сотни тыс. км. Продукты износа закупорят фильтр, а поменять можно только внешний, да и то на «пятиступке». А далее масляное голодание и выход из строя не только фрикционных пакетов, но и «железа». В том числе насоса, который хондовские инженеры засунули в гидроблок. Если обходиться только ремкомплект (прокладки-сальники и те же диски), пожалуй, удастся уложиться в 30 тыс. руб. для 4АКП и в 40 тысяч для 5АКП. Но когда разрушается «металл», скорей всего, придется покупать контрактный агрегат — восстановление обходится дорого.



150-сильный F23A неплохо подходит для неспешного передвижения. Увы, даже вдвоем в салоне Odyssey уже не хочет интенсивно разгоняться. Если не страшен транспортный налог и расход топлива, возможно, стоит присмотреться к трехлитровой модификации. Ее трудно найти, но цена не выше, чем на минивэн с «четверкой»

При покупке же б/у коробки реально уложиться в 25-40 тыс. руб. Есть случаи приобретения КП и за меньшие суммы.

Хуже всего то, что «автоматы» Honda никак не проявляют признаков своего износа. Рабочая жидкость не пахнет горелым, а в ситуации, когда фрикционные диски уже стерты до металла, агрегат все еще плавно переключает передачи. Или, как минимум, толчки едва заметны. Так что при покупке не стоит экономить на диагностике. Она сводится к отвернутым регуляторам, за которыми нужно проверить чистоту сеточки. Есть продукты отработки — готовьте деньги либо отказывайтесь от приобретения.

Подвеска достаточно прочна, но сложна (двухрычажная спереди и сзади) и дорога в ремонте. А традиционный для

Honda полный привод при таком возрасте еще должен быть жив. И все-таки насиловать его долгими пробуксовками не стоит.

Да, если бы не «автоматы»... Впрочем, при отсутствии других глобальных отказов подобную трансмиссионную слабость Odyssey, наверное, можно и простить. Тем более что характерна она едва ли не для всех Honda последних десяти лет. Своевременная замена жидкости, правильная ездовая эксплуатация и, на крайний случай, готовые средства на ремонт. В конце концов, надо же чем-то платить за характер, которым Odyssey отличается от своих одноклассников.

Максим МАРКИН
Фото автора
Технические консультации:
СТО «Технопарк»

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

ДРАЙВ-КЛАСС

Основная масса встречающихся в продаже Odyssey имеет под капотом F23A. Такой автомобиль был не раз на наших тестах.

Вполне понятно, чем руководствовались в Honda, принимая этот двигатель в качестве базового. Но устроит он далеко не каждого владельца. Впрочем, тут есть разные мнения. Нам попался Odyssey, в котором настроила, по всей видимости, настройка привода акселератора. По крайней мере, тот минивэн не хотел моментально разогнаться, постоянно требуя второй передачи. А встречались более бодрые экземпляры. Одно точно — чтобы получить от Odyssey интенсивное ускорение, мотор надо подстегивать. При этом коробка тянет с включением пониженной передачи и довольно жестко ее втыкает. Спасает ситуацию ручной режим, позволяющий крутить двигатель до красной зоны и куда быстрее находящийся нужную ступень. Тем не менее, крупный автомобиль с F23A располагает к неспешному передвижению.

Зато подвеска явно настраивалась с учетом трехлитрового V6. По сравнению с другими японскими минивэнами таких габаритов Odyssey радует «прозрачным» рулем и отсутствием значительных кренов. В повороты ныряет, как легковушка, не стесняясь веса и роста. Жаль, отгрызается за такую управляемость плавностью хода.

Дорожную мелочь на Honda чувствуешь всегда. И всегда слышишь дробь камешков по аркам и днищу — кажется, о шумоизоляции этих элементов Odyssey вообще не задумывались.



Салон светлый, просторный, сидеть удобно, много ящичков для мелочей — что еще нужно? Кричаще смотрится пластик под дерево и несколько раздражают недорогие материалы передней панели в целом. Но при посадке, все-таки тяготеющей к «автобусной», за рулем Odyssey уже чувствуешь, что автомобиль настроен на активную езду

А вот внутри получаешь то, что традиционно ожидаешь от полноразмерного минивэна — удобную, хотя и слегка автобусную посадку,двигающийся продольно средний диван и пару мест «галерки». Есть, правда, нюансы. Водителю ростом под два метра вряд ли хватит регулировки сиденья. Не показательно пространство на втором ряду сидений (он,



Даже во втором поколении крупный вэн был динамичен силуэтом и в целом приятен глазу — от былой грузности не осталось следа



Просторному семейному автомобилю, видимо, не полагался оплитрон или какие-то дизайнерские изыски комбинации приборов. Зато читается она нормально



4-ступенчатый «автомат», который соседствует с «четверкой», «соображает» достаточно долго. При активном передвижении или во время обгонов лучше пользоваться ручным режимом, который честно держит передачи. Рычаг КП частично перекрывает блок климат-контроля



Варианты трансформации разнообразны, однако получению мягкого спального места мешают развитые колесные арки

ИСТОРИЯ И МОДИФИКАЦИИ

ЭВОЛЮЦИЯ И РЕВОЛЮЦИЯ

В 1994 году Odyssey у Honda появился уже на волне популярности к двухобъемным пяти- или семиместным автомобилям. В этом классе мы знаем иных «первопроходцев». Тем не менее, минивэн занял свое место на рынке.

На двух основных рынках! Помимо Японии, Odyssey под названием Shuttle предлагался в Европе. Никаких принципиальных изменений для этого не вносили. И особой популярности там он не сыскал. Другое дело Япония и наш Дальний Восток с Сибирью! При невысоких пошлинах на российский таможен и небольшом транспортном налоге покупатели нередко выбирали не 2,2-литровую «четверку» или пришедший ей на смену в 1997 году F23A, но трехлитровый J30A мощностью 200 л. с.

Во втором поколении (1999-2003 гг.) Odyssey покинул Европу, но перебрался в Штаты. Специально для заокеанского рынка база была увеличена до трех метров (плюс 170 мм), а длина до более чем пяти (плюс 360 мм). Кроме того, под капотом устанавливался единственный 3,5-литровый 213-сильный V6. В том же 1999-м вэн своего рода «реэкспортом» вернулся на острова — версия Lagreat фактически представляла собой американский Odyssey. Производился он на канадском заводе Honda, был богаче укомплектован и стоил, соответственно, дороже. Выпускался Lagreat до 2004 года.

Семь лет назад появился последний Odyssey. На этот раз автомобиль был переработан куда как более основательно. Получил новую платформу и новый двигатель — K24A в двух вариантах по мощности (160 и 200

сил). С «меньшим» мотором агрегатировался вариант, с заряженным и полным приводом — «автомат». А главное, что изменились пропорции кузова. В отсутствии модели Avancier Odyssey занял промежуточную позицию между так называемым «универсалом повышенной вместимости» и минивэном. В 2008-м модель пережила обновление. Рестайлинг коснулся не только внешности, но и техники. Во всяком случае, двигатели прибавили в мощности — до 173 и 206 л. с. Кстати, Odyssey последнего поколения официально выпускается в Китае на заводе Honda.



В 2003-м Odyssey стал чуть короче, слегка шире и на 105 мм ниже. Из большой двухобъемной коробочки он превратился в динамичный универсал повышенной вместимости (правда, исчезла 6-местная версия). Но Avancier, снятый с конвейера и не получивший продолжения, все равно жаль



Минивэн 2008 модельного года не представляет четвертого поколения, а плод визуального и технического рестайлинга автомобиля 2003 года



Odyssey второго поколения для американского рынка имел такой облик. На японский рынок с канадского завода он вернулся под именем Lagreat. Его отличали задние сдвижные двери, более богатая комплектация и 3,5-литровый V6

ЦЕНЫ НА АВТОРЫНКЕ

ЦЕНОВОЙ ДОПУСК

Часто доводом в пользу Odyssey служит его цена. И хотя сейчас стоимость поднялась, минивэн Honda может порадовать относительно доступными ценами. Естественно, в сравнении с Toyota.

Автомобили 2000 года (напомним, что Odyssey второго поколения выпускается с декабря 1999-го) реально приобрести за 300-330 тыс. руб. Конечно, есть экземпляры и подороже, но выбор Honda на рынке богатый. Если не спешить, удастся сэкономить. Девятилетние экземпляры в основном оцениваются не намного дороже — в 320-360 тысяч. Сравните с Ipsum первого поколения, который, даже будучи выпущенным в дебютном 1996-м, стоит под триста тысяч. Причем Toyota той генерации последних годов может достигать уровня и «под четыреста». В то время как за Odyssey 2002 года просят в пределах 375-430 тыс. руб. А он посвежее во всех отношениях. Опять же встречаются неприятные исключения, которые можно отсеивать в процессе поиска. Ценовой же максимум «семилеток» — 450 тысяч. Если и близко к Ipsum по отдельным представителям, то в основной массе все-таки дешевле. Жаль, что трехлитровые модификации большая редкость.

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ HONDA ODYSSEY, руб.

НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ
Поршень, комплект	2933
Поршневые кольца	1778
Шатун, комплект	3642
Вкладыши коренные/шатунные	4640/2872
Комплект клапанов	12328-12592
Комплект ГРМ	Ремень — 449-2544; ролик натяжителя — 508-6355; ролик натяжителя — 505-5997; ремень балансирного вала — 242-1237
Амортизатор пер./задн.	1582-8387/1346-5359
Пружина пер./задн.	1673-5124/3263-6505
Рычаг передний в сборе	1008-7088
Крышка капота	5789-20698
Крыло переднее	1457-10778
Фара	5925
Фонарь	4672

Благодаря тому, что Odyssey поставлялся на экспорт, помимо оригинальных запчастей, в каталогах можно найти комплектующие от альтернативных производителей. Что странно, минивэн второго поколения не поставлялся в Европу (в Америке его любили, как и автомобиль 1994 модельного года), но некоторые детали, например, подвески предлагаются под известными брендами Старого света. Естественно, разнообразный ассортимент составляющих находится в китайском исполнении.

Оригинальные запчасти (например, по двигателю они только такие) недешевы. Экономить удастся разве что на расходных процедурах, где на комплектующие Honda не всегда высокий ценовой уровень. В целом на крупный ремонт, что подвесочный, что кузовной или моторный, по Odyssey лучше не попадать.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

КУЗОВ	
Количество мест/дверей	7/5
Длина/ширина/высота, мм	4770/1795/1655
Колесная база, мм	2830
Колея спереди/сзади, мм	1560/1555
Клиренс, мм	165
Снаряженная масса, кг	1680
Полная масса, кг	2025
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, рядный, четырехцилиндровый, спереди поперечно
Рабочий объем, куб. см	2253
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	86x97
Степень сжатия	9
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность л. с. при об/мин	150/5800
Крутящий момент, Нм при об/мин	206/4800
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	Автоматическая, 4-ступенчатая
Привод	Передний
ПОДВЕСКА	
Передняя	Двухрычажная
Задняя	Многорычажная
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Дисковые
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Объем топливного бака, л	65
Размер шин	215/60R16