

TOYOTA MARK II

*Выпуск — 1997 г.
Приобретен в 2001 г. Пробег
при покупке — 98000 км, на
момент написания материала
— 230000 км.*

МАКСИМ МАРКИН

Водительский стаж — 14 лет. Рост — 182 см. Первый автомобиль — ЗАЗ968М, второй — Toyota Sprinter.

Что можно сказать об автомобиле, который за семь лет прошил только бензин да «расходники»? И как к нему относиться дальше, если лишь того же он требует и сейчас? Присматриваться ли к чему-то более свежему? Вопросы для меня риторические.

Знакомясь с автомобилями, поневоле примеряешь их на себя. Могу сказать, что за десятилетие работы журналистом какой-то след в воспоминаниях оставили всего несколько моделей — причем далеко не пафосных (но и не сугубо утилитарных). Купил бы? При определенном стечении обстоятельств, безусловно. Увы, начальная стоимость и потребительские характеристики — это далеко не все. Надежность в мелочах, ресурс агрегатов и стоимость запчастей иногда решающий фактор. Почти семь лет назад я выбирал Mark II именно по этим критериям.

Не буду его идеализировать. 1G-FE втроем, да с поклажей, уже трудно затаскивает свою ношу на горки Култуковского тракта. «Автомат» в таких условиях долго ищет вторую, а подвеска даже с одним «лишним» пассажиром позволяет себе значительную раскачку. Что гово-



На кузове нет заметных очагов коррозии, но его передняя часть вместе с лобовым стеклом пострадала от камешков. Полагаю, кощунственно на техосмотре требовать замену последнего, пока наши дорожники используют такую новаторскую технологию восстановления покрытия, как гудрон с гравием

рить об управляемости и вместимости? Едва ли не у любого нынешнего хэтча В-класса то и другое лучше. Правда, по максимуму эти недостатки «достают» меня лишь в единичных случаях. Компенсацией же в виде хорошей плавности хода, тишины почти на любых скоростях и неплохой отдачи примерно с 3000 об/мин я вполне доволен. И все-таки, в первую очередь, для меня главное — надежность!

Считается, что это определение применимо лишь к таким «реликтам», как мой 13-летний Mark II. Но когда слышишь сервисные сводки, посвященные свежим «японцам» и дилерским автомобилям, такое мнение разрушается. Чего старость не прощает, так это невнимания к мелочам. Но и тут пережитки эксплуатации играют не последнюю роль. Передержал свечи — пшикай в колодцы проникающей смазкой. Подогрел немного двигатель (при забитом снаружи радиаторе это легко), и меняй резинки-прокладки. Ошибся при покупке и установке сальника — доливай масло. В конце-концов, именно резина с годами стареет более всего. Неприятно, но закономерно. А

вот если приходится менять-ремонтить узлы и агрегаты, править глюки электроники, да хотя бы мириться с пакостями электрической периферии...

Так не приходится! Подобных капризов не встречалось. Вспоминается разве что севшая однажды после двухнедельного простоя 40-амперная АКБ. А из особо неприятного — попытка угона, которую никак нельзя отнести на счет возраста или эксплуатации. Из приятного — восстановление подвески, обошедшееся при «двухрычажках» спереди и сзади и едва ли не комплексной замене не так уж дорого. Еще дважды обновлялся привод ГРМ, чистились форсунки, колодки, масла, другие техжидкости. Не совсем понятен потерянный на оси суппорта пыльник, из-за которого пришлось поменять деталь целиком. А ведь до сих пор живы приводные ремни навесного оборудования. При пробеге уже хорошо за двести (да наверняка еще скрученном) — впечатляющий результат.

Правда, масло доливать приходится — на 7 тыс. км литр-полтора. Но с учетом негерметичности переднего сальника коленвала расход его

на угар держится в рамках приличия. Жаль, топливный аппетит на двух последних баках вырос — до 12 л/100 км в смешанном цикле. Надо бы провести более продолжительный эксперимент.

Все касающееся надежности относится и к вещам, не связанным с основными агрегатами. Пыльники на рейке и валах еще родные, как и тормозные шланги, и ступичные подшипники, и, скажем, гидравлические упоры капота. Перечислять можно долго. В общем, свой возраст Mark II выдает... разве что кузов, страдающим от дорожной «пескоструйки». Не исключено, подкраску и отполирую.

А что еще требовать от 13-летнего автомобиля? Глядя на его предков (чей возраст приближается к 20-ти годам), среди которых достаточно хорошо сохранившихся экземпляров, только счастливого размена 300-тысячной отметки на одометре. По крайней мере, очень хочется посмотреть, что с Mark II будет дальше. Да и альтернативы по традиционному соотношению цена/качество я пока не вижу.

Максим МАРКИН

Салон «заговорил» совсем незначительно. Пока это не напрягает. Что характерно, водительское сиденье не просижено, а вся обивка сохранила свои качества. Электрика также работает исправно, и за 7 лет не пришлось менять ни одной лампочки



Основная проблема 1G-FE — мелкие резинки. Никак не доходят руки все отмыть от масла и восстановить герметичность. Зато недавно наконец-то получил чистку радиатора. Вентилятор явно плохо протягивал воздух через соты, забитые еще во время поездки на Черное море