

# ЗАНОСЧИВАЯ



Определенная популярность в Сибири у Nissan Silvia появилась лишь несколько лет назад, когда зарубежное увлечение дрифтом обрело у нас своих последователей. Но, естественно, популярность этого купе не стала массовой. Им бредят многие любители езды в заносе, однако счастливыми обладателями становятся единицы. Так что, Silvia — автомобиль для избранных? Попробуем дать ответ на этот вопрос в техническом плане на примере автомобиля 1999 модельного года.

С точки зрения разнообразия в модификациях среди модельных рядов японских производителей Silvia стоит особняком. У нее есть разные комплектации по интерьеру и внешности, к тому и другому, например, прикладывавло руку придворное ателье Nissan Autech. Но **двигатель** один. Точнее, один в двух версиях — атмосферной SR20DE и турбированной SR20DET. Выбор небогатый, тем не менее, как отмечают поклонники модели, достаточный.

Сторонники Nissan принимают SR20 таким, какой он есть, однако сервисмены не спешат отдавать ему пальму первенства в надежности. Среди себе подобных он не хуже в **ресурсе поршневой группы**, однако его неизменно преследуют электронные проблемы. Конечно, за время его существования не раз проводилась работа над ошибками. И все же многое из ниже перечисленного может беспокоить в той или иной степени.

В группе риска расходомер воздуха, датчики положения коленвала и распредвалов (по 2–2,5 тыс. руб.). Не терпят долгой работы свечей катушки зажигания (2 тыс. руб.). Не редкость загорающаяся лампочка **check engine**, сигнализирующая о непонятных и исчезающих ошибках в системе управления двигателем. По неизвестным причинам может значительно вырасти **расход топлива** — иной раз подобная ситуация необратима. К 150 тыс. км нужно прислушиваться к **цепи ГРМ** — вытягиваясь, она нарушает правильную работу механизма (работа 6–7 тысяч). К тому же, имея натяжитель, включенный в общую систему смазки и лишенный стопора, может греметь при холодных пусках и даже перескакивать на зуб — масло по сезону здесь правило. В общем, риск возиться с электроникой в отношении SR20 есть всегда. Хотя у поздних серий ниссановских четверок QR и QG проблем больше. Главное же положительное качество SR20 в том, что он неплохо переносит силовой тюнинг. Обязательно с заменой турбины на штатную — к 100 тыс. км у родной есть риск прогара «улитки».



*Интересный и настраивающий на боевой лад интерьер создан не без промахов в эргономике, здорово сэкономили и на материалах*

Логично, что и на атмосферной (Spec S), и на турбированной (Spec R) версиях Silvia имела **механическую коробку**. В первом случае 5-ступенчатую, во втором — 6-ступенчатую. Увлекаясь погоней за мощностью, не стоит оставлять трансмиссию без внимания. А вот **«автомат»** только один — RE4R01A родом из конца 80-х. За годы выпуска на нем были изжиты многие недостатки, и все-таки проблемы встречаются. Из строя могут выходить **солениды** (2500–3500 руб.). Изнашивается **тормозная лента**, от-

чего пропадает задняя передача. Сгорает **блокировка гидротрансформатора** — последний вообще приходится вскрывать во всех ремонтных случаях. Иногда от перегрева ведет **гидроблок** и даже **корпус коробки**. А на какой-то запас ресурса рассчитывать не стоит. Турбо-Silvia приговорит этот «автомат» еще быстрее. Ремонт же обойдется примерно в 30 тыс. руб. Можно коробку и оттюнинговать — поставить усиленные фрикционы и внешний радиатор. Но обойдется такой апгрейд в сумму, значительно большую.



Показательно, что в простой комбинации приборов тахометр расположен в центре. Кстати, «автомат» позволяет крутить ся двигателю вплоть до красной зоны



Древний «автомат» приятен в настройках, к тому же на нем изжиты многие былые болячки, но расслабляться не стоит — при агрессивной езде и тюнинге он может преподнести неприятные сюрпризы

С передней **подвеской** в Nissan не мудрили — McPherson. Задняя многорычажка значительно сложнее. Ресурс обеих, если предполагается тюнинг, зависит, скорее, от правильного подбора **амортизаторов и пружин**, а также от комплексного подхода. Выбирая же обычную либо полноуправляемую Silvia (только в версии Spec R), нужно исходить из ее предназначения. Система NICAS — High Capacity Actively Controlled Steering — доворачивает задние колеса в сторону поворота, поэтому для дрифта подобная версия не подойдет. Ее стихия — кольцо! Но за это придется платить — лишними тягами, сайлент-блоками и дополнительной электроникой.

При покупке Silvia вообще должен быть такой подход. Являясь хорошим сырьем для разного рода тюнинга, этот автомобиль в обычных «гражданских» вещах требует к себе повышенного внимания. Да и запчасти дороги. Зато имеется отличный выбор различных спортокомплектов. Так что если очень хочется...

Максим МАРКИН

Фото автора

Технические консультации:  
СТО «Технопарк»



## ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

# БАЗА ДЛЯ СПОРТА

Базовой в двух последних поколениях была Silvia с двухлитровым SR20DE. В нашем случае — в кузове S15 и с «автоматом».

Снаружи — красивый автомобиль, пропорциями напоминающий классический Gran Turismo годов 60-х. Внутри... Тот же GT с аналогичными полувековой давности представлениями о «бытовых удобствах». Предсказуемо, что при огромном моторном отсеке, который сдвинул назад скромный «кокпит» салона и короткий багажник, в последний войдет лишь несколько не слишком объемных чемоданов. А пассажиры сзади явно лишние. Но и водителю в некотором смысле не позавидуешь. Исходя из размеров салона и диапазона всего двух регулировок сиденья, сюда вой-

дет лишь человек среднестатистической комплекции. И ему будет трудно оперировать климатом с «музыкой». Наверняка не обрадуют его и материалы отделки, по которым Nissan в кризисные для него годы превзошел сам себя — дешево, особенно по низу панели, где напрашиваются «металлические» ассоциации.

Денег не пожалели на настройку выпуска — кажется, что под капотом вовсе не два атмосферных литра. Да и сам мотор звучит достойно, намекая на широкие возможности.

Ждать, чуда, конечно, не стоит, тем не менее, приятные сюрпризы Silvia преподносит. Настройки привода газа и корбки таковы, что в любой ситуации получаешь моментальную отдачу. Несмотря на ровную, без

подхватов, характеристику двигателя, с отзывчивыми акселератором и «автоматом» он всегда готов выстрелить. И крутится почти до красной зоны тахометра, а это серьезные для гражданского автомобиля 7200 об/мин.

Жаль, подвеска настроена на идеальные покрытия. И хотя Silvia, прыгая на неровностях, не уплывет наружу поворота, выбирать направления движения стоит тщательно — чтобы не вытрясти душу. Зато на хорошем асфальте купе способно доставить удовольствие — достаточно острым рулем, опять же характером управляемости и точными тормозами. Кажется, что как раз-таки ходовая просит тюнинга в последнюю очередь. А у мотора запас по нему, как известно, высок.



SR20 отличный объект для тюнинга — поршневая группа позволяет. Но с электроникой могут быть проблемы



Багажник в Silvia явно не самый важный «орган»

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

## ВЕК И ВЕЧНОСТЬ

С Silvia наяву мы познакомимся в середине 90-х годов — по автомобилю 1988 модельного года. Между тем купе скоро исполнится полвека.

Первое упоминание относится к 1964 году. Тогда на базе Datsun Fairlady с использованием немецких мозгов при проектировании было построено компактное купе Silvia CSP311. 1,6-литровый двигатель благодаря сдвоенным карбюраторам развивал 95 сил, из-за чего модель даже использовалась полицией. За четыре года удалось выпустить всего 554 экземпляра.

Вторую жизнь Silvia получила в 1974-м. На этот раз автомобиль создавался с прицелом на американский рынок, где уже продавалось купе Datsun Z. Для Штатов вместо 1,8-литрового мотора даже установили двухлитровый, назвав экспортную версию 200SX.

Silvia 1979 модельного года — это двухлитровый атмосферный двигатель и турбомотор объемом 1800 «кубиков», более оснащенная версия Gazelle и трехдверная (вместе с двухдверной) модификация 2000RS.

1983 год, естественно, изменил облик и начинку модели четвертого поколения. Silvia и Gazelle получили характерный угловатый дизайн и ставший известным в Сибири 1,8-литровый CA18.

В 1988 году появилась первая открытая Silvia. Так же называлась модель с трехобъемным двухдверным кузовом. А купе со «слепой» оптикой на разных рынках называлось 180SX либо 200SX. Два новшества характеризуют по поколение. Появился SR20, предлагавшийся, как и CA18, в атмосферной и турбо модификациях, но для североамериканского рынка на Silvia устанавливали уже KA24DE. А сам автомобиль получил систему HICAS, обеспечивавшую поворот задних колес. Что характерно кабриолет выпускался только до 1990 года, Silvia — до 1993-го, а купе SX сняли с конвейера только в 1998-м.

Предпоследняя Silvia появилась в 1993 году и осталась в рамках своего поколения в одиночестве — ни кабри-



Первая Silvia была штучным изделием — выпустили менее 600 экземпляров, кузов выбивался вручную по деревянным болванкам



Модель 1974 года продавалась в Штатах, дизайн соответствовал предпочтениям заокеанских покупателей, а компактные размеры выглядели логично в рамках предстоящего топливного кризиса



«Слепые» Silvia и Gazelle 1983 модельного года в своем время появлялись в Сибири. Огромной популярностью не пользовались, однако разнообразили предложение Toyota и Honda



В 1988 году Silvia выпускалась в открытой кузове — для внутреннего рынка и на экспорт. Потом «крыша съезжала» только у поколения 1999 года

олета, ни 180SX (выпускалось купе предыдущего поколения). Да и с точки зрения техники модель была лишь модернизирована (правда, исчез CA18).

Наконец, последняя Silvia, появившаяся в начале 1999 года, спустя полтора года предстала в открытой версии Varietta с жестким складывающимся верхом. К сожалению, век ее был недолог — полтора года. Да и сама базовая Silvia продержалась на конвейере менее четырех лет.

## ЦЕНЫ НА АВТОРЫНКЕ

## ПЛАТА ЗА ТЮНИНГ

Подобно многим автомобилям, рассматриваемым как сырье для тюнинга, цены на Silvia плавают в очень больших пределах. Год выпуска практически не играет никакой роли, а главным при расчете стоимости является уровень подготовки. Да и подыскивать купе необходимо по всей стране — штучный товар.



Модель 180SX в кузове S13, выпускавшаяся с 1989 по 1998 годы, настоящий эксклюзив. Видимо потому, что в качестве базы для силовой подготовки очень популярна в Японии

Вилка цен огромна — от 300 тысяч до почти миллиона рублей. Есть варианты за 500 и за 700 тыс. руб. Если же говорить об автомобилях без тюнинга или с минимумом такового, то можно вести речь о 320–450 тысячах (естественно, дорожке оценивается турбо-версия Spec R). Тут, конечно, нужно решать, что важнее — дешевый сток или дорогая подготовка, которая может сказаться на ресурсе агрегатов. Жаль, что такая дистанционная покупка Silvia не оставляет шансов проверить состояние, а в случае с Nissan это крайне необходимо.

## ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ NISSAN SILVIA (ДВИГАТЕЛЬ SR20DE), РУБ.

НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ
Поршень+шатун, комплект	5893
Поршневые кольца	2388-3282
Вкладыши коренные/шатунные	2000-2963/383-1136
Комплект клапанов	4920-5832
Комплект ГРМ	Цепь — 1233-1940; успокоитель — 566; натяжитель — 2205; планка натяжителя — 1670; шестерня распредвала — 3372+9700
Амортизатор передний/задний	4341-13548/8797
Пружина передняя/задняя	7237/6640
Рычаг передний в сборе	4270
Крышка капота	32338
Крыло переднее	17890
Фара	8795
Фонарь	21787

Одна из основных эксплуатационных проблем Silvia, как и всех Nissan, цены на запчасти. Если крупные агрегаты — двигатели и коробку — удастся восстановить сравнительно недорого, то все остальное в сравнении с другими «японцами» оценивается в весьма существенные суммы. К ремонту подвески и кузова надо быть готовым и финансово, и психологически, причем лучше заранее. Стартер, генератор и другие узлы у Nissan могут потревожить в любой момент. В общем, надо отдавать себе отчет в том, что дорогим в эксплуатации может быть не только Mercedes да BMW, но и бюджетное японское купе.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

КУЗОВ	
Количество мест/дверей	4/2
Длина/ширина/высота, мм	4445/1695/1285
Колесная база, мм	2525
Колеса спереди/сзади, мм	1470/1460
Клиренс, мм	130
Снаряженная масса, кг	1230
Полная масса, кг	1470
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, рядный, четырехцилиндровый, спереди продольно
Рабочий объем, куб. см	1998
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	86x86
Степень сжатия	8
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с. при об/мин	160/6400
Крутящий момент, Нм при об/мин	188/4800
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	Автоматическая, 4-ступенчатая
Привод	Задний
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Многорычажная
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Дисковые
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Объем топливного бака, л	65
Размер шин	195/65R15