

БЕЗ ПРАВА НА РЕМОНТ



Подобно немецким конкурентам, внешне Corolla десятого поколения получилась спокойной. И в то же время узнаваемой в рамках всего модельного ряда Toyota

Toyota Corolla 90-х годов не только получила признание как «народный автомобиль», но и стала образцом надежности. Причем в сравнении с представителями других марок даже сегментами выше. Неприхотливая, выносливая, хотя и стоившая дороже одноклассников. Ценовая ситуация в отношении двух ее последних поколений не изменилась, как, в общем-то, и целостный образ для обывателя. На деле же о былой надежности речи не идет. Скорее, наоборот...

Известно, что моторы, пришедшие на смену двигателям серии А, одноразовые. Это касается и 1,3-литрового 2NZ-FE, и полуторалитрового 1NZ-FE, и 1,8-литрового 1ZZ-GE с его 190-сильной версией, и, судя по всему, тех установок, которыми комплектовалась Corolla последнего поколения. Их для России три: 1NR-FE (1,3 л.), 4ZZ-FE (1,4 л.) и 1ZR-FE (1,6 л.). В Японии Corolla с приставкой Axio получала тот же 1NZ-FE и 1,8-литровый 2ZR-FE. Но все они похожи конструктивно — алюминиевый блок, цепь, система изменения фаз и минимум ресурса.

Максимум, что можно сделать — поменять кольца! И то на детали стандартного размера. В более жестких случаях — агрегат на выброс. Имеет ли смысл эти моторы перегильзовывать (до 60 тыс. руб.), если бэушный агрегат значительно дешевле...

Стоит только помнить, что ресурс этих двигателей, за которыми был качественный уход, вряд ли превысит 200–250 тыс. км. Попадались экземпляры, ходившие и до

трехсот тысяч, однако обычно пробег значительно меньше.

Но и до его исчерпания проблем хватает. Тянутся цепи (работа по замене порядка 5 тыс. руб.) и иногда перекакивают по зубьям шестерен (встреч клапанов с поршнями пока не было). Часто первое происходит при пробеге сто тысяч или немногим более. А второе, как известно, следствие.

Горят катушки зажигания. Отламываются в процессе обслуживания либо ремонта различные алюминиевые трубки. У заряженного 2ZZ-GE рано кончается головка блока, где разбивает направляющие втулки клапанов (только процесс восстановления — 8 тыс. руб.).

И опять же для всех двигателей характерно подклинивание клапана VVTi (у 1ZR-FE система работает на впуске и выпуске). При этом пропадает мощность, увеличивается расход топлива, появляются хлопки, свечи приобретают нагар, как при переобогащенной смеси — грешат на сбитую метку привода ГРМ или сгоревшую катуш-

ку. А менять иногда приходится весь механизм поворота вала (одинаковое состояние свечей как раз и говорит об отсутствии правильных фаз), который уничтожается загрязнениями. Если клапан стоит 1800–2300 рублей, то шестерня с моторчиком уже 3600–5000 руб.

В общем, ничего хорошего от новых тойотовских моторов ждать не приходится. Самый простой способ приговорить их — относиться к ним, как к агрегатам предыдущих серий. В первую очередь, забывать менять масло. Убитые старым маслом моторы в сервисах не редкость.

Основной трансмиссионный агрегат на Corolla девятого поколения —



Спереди у McPherson, скорей всего, первыми разобьются втулки стабилизатора. Потом придется поменять амортизаторы. Ждать выхода из строя других деталей придется долго



Езда под нагрузкой ведет к быстрому износу сайлент-блоков балки. Больше (кроме, пожалуй, амортизаторов) ломаться здесь нечему

хорошо известная и модернизированная коробка A240 (A245E, A246E). Неплохая АКП. Выходит из строя лишь при неправильной эксплуатации. Вот «четырёхступка» U340, что встречается на Corolla предыдущей генерации (а на нынешней — взамен «робота» появилась в середине 2009 года), установка проблемная. Уплотнительные кольца «проедают» металл задней крышки, у насоса проворачивает втулку, горят фрикционы. Причем все это объясняется не только неграмотной ездой — таковы конструктивные особенности и вытекающий отсюда минимальный запас прочности. Ремонт обойдется примерно в 30 тыс. руб. Вдвое дешевле можно приобрести б/у коробку. С каким остатком ресурса? Ну а нюансы живучести «робота» еще предстоит выяснить. Одно понятно — это крайне неудобный инструмент передачи крутящего момента.

Подвеска значительно лучше основных агрегатов. Спереди McPherson, сзади полузависимая балка. Если ходовую шадить, то очень нескоро можно поменять лишь стойки стабилизатора спереди. Сзади, если ездить без полной нагрузки, не придется менять сайлент-блоки балки. Жаль, что задние ступичные подшипники выходят из строя рано.

Но только ли подвеской жив автомобиль? Восстановление ее не идет ни в какое сравнение с ремонтом/покупкой двигателя и «автомата». А покупка самой Corolla при таких обстоятельствах — всегда лотерея. К каким сюрпризам надо быть готовым и сколько там протянет силовая установка? Ответить на этот вопрос сможет разве что глубокая диагностика.

Максима МАРКИН

Фото автора

Технические консультации:
СТО «Технопарк»



ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

С ЛИЦОМ И БЕЗ

В свое время мы знакомились с разными Corolla 2000 модельного года (двигатель был полтора-литровым, а коробка автоматической). Но автомобиль последнего поколения встретился один — седан, мотор объемом 1,6 литра, «робот».

Предыдущая «Королка» — машина «без цвета, без вкуса, без запаха». Едет в меру бодренько, в меру мягко, «автомат» сравнительно шустро перебирает передачи. К посадке за рулем особо не придерешься, хватает места и сзади, багажник ни больше, ни меньше, чем у большинства одноклассников. А вот искорки нет. Хороший автомобиль на каждый день, особенно, если с Corolla придется начинать водительский стаж. Но иногда подобная усредненность во всем начинает раздражать.

Европейская Corolla 2007 модельного года стала другой. Ее строили, видимо, для тех, кто потом, по мнению маркетологов Toyota, должен пересечь на Avensis и Camry. В любом случае, налицо тот приоритет, который сделан в сторону престижа и комфорта.

Качественные материалы, приятные усилия на второстепенных органах управления, «дорогая» расцветка комбинации приборов. И при этом удобная посадка и логичная эргономика без потери внутреннего пространства. Однозначно не хуже «немцев» и «японцев» четырехлетней давности.

И лучше многих по плавности до сих пор. Причем не



Салон Corolla 2007 модельного года приобрел черты бизнес-класса — по материалам, дизайну, комплектации. Это, естественно, не сказалось на других интерьерных ценностях



Новый 1ZR-FE получил большую в сравнении с предшественниками литровую мощность, фазовращатели на обоих распределах и, вероятно, те же проблемы. По крайней мере, конструктивно он не изменился



В сравнении с предшественниками комбинация приборов новой Corolla поражает красками и стилем



Обилием кнопок консоль не поражает. И сгруппированы они логично. Управлять второстепенными функциями просто

важно где — в городе на трамвайных рельсах или в деревне на гравийке. Энергоемкости, правда, не хватает, но от бизнес-седана, на который успешно старается походить Corolla, ее и не ждешь.

С динамикой все проще. Тянет неплохо, однако безвкусно, без эмоций, под среднестатистический звук атмосферной «четверки». Мощности хватает всегда, тем не менее, хотелось бы более острых ощущений на педали газа. И это если не принимать во внимание «робот».

Этот «чудо-агрегат» не из самых худших, с которыми приходилось знакомиться. И все же езда с ним представля-

ется опасной. Там, где нужно резко ускориться, он долго подтыкает передачу. Так долго, что нельзя проводить аналогии даже с самыми задумчивыми «автоматами». Проскочил бы, так нет — уже встреча-поперечка. Выбирайте «механику» или АКП, которая вместо «робота» устанавливается на Corolla с середины 2009 года.



Первая Corolla была длиной менее 4 метров и в базовой версии имела две двери



В 1970-м произошел качественный скачок — пружины в передней подвеске и двухступенчатая АКП

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

БОЛЬШОЙ РЕКОРД МАЛЕНЬКОГО АВТОМОБИЛЯ

Volkswagen Beetle, Citroen 2CV? Toyota Corolla! Не потому, что в этом году имени уже 45 лет — за 32-миллионный тираж, прописанный в книге рекордов Гиннеса.

А начиналось в 1966-м все банально — с нижневального моторчика объемом в литр, заднего привода и поперечной рессоры в передней подвеске. Но уже спустя 4 года Corolla получила пружины, 1,6-литровый мотор, 2-ступенчатый «автомат» и 5-ступенчатую «механику».

Третье поколение (1974 г.), помимо седана и универсала с разным количеством дверей, получило еще и лифтбек и «трехступенчатую» АКП. Объемный для ее класса двигатель (1,6 л.) в условиях топливного кризиса пришелся за океаном как нельзя кстати.

1979 год для Corolla — это пружинная задняя подвеска, 1,8-литровый мотор, 4-ступенчатый «автомат» и гидроусилитель руля. Спустя год автомобиль получил, наконец-то, и верхнеклапанный мотор.

Дизель, передний привод вкуче с независимой задней подвеской Corolla обрела в 1983 году, на пятом поколении. Такие автомобильчики в виде седанов, хэтчбеков и лифтбеков мало-помалу стали попадать в Россию. А модель 1987-го, ставшая, в том числе, полноприводной и через три года — впрысковой — уже бренд нашего рынка second hand.

А седьмая Corolla (1991 г.) — это вообще хит продаж, который продолжает котироваться на вторичном рынке. То же можно сказать и о модели восьмого поколения (1995 г.), которая на европейском рынке имела отличную от японского внешность.

Что интересно, Corolla Wagon образца 1991 года выпускалась до 2000-го, до появления девятого поколения и в его составе универсала Fielder. Тогда же из модельного ряда исчез седан Sprinter, купе Corolla Levin и Sprinter Trueno. А двумя годами позже — универсал Carib. Взамен появились «хэтчи» Runx и Alex.

В 2006-м пропали и они. Теперь хэтчбек один — Auris (это не учитывая «горячей» версии Blade с 2,4-литровым мотором). Седан на внутреннем рынке носит название Corolla Axio, универсал — по-прежнему Fielder.



Начиная с 1967-го и до 2000 года Corolla выпускалась с кузовом купе. Элегантные были автомобили... В нынешних экономических условиях им нет места. Жаль...



Седьмая Corolla в Европе существовала и как пятидверный хэтчбек. В Японии такой кузов имел на две двери меньше. Зато двигатель мог быть 20-клапанным и 160-сильным



Универсал, появившийся в 1967-м, имел только три двери



Corolla III 1974 года получила уже 3-ступенчатый «автомат». В Америке продавался лифтбек



«Рубленая» Corolla четвертого поколения приобрела пружины в задней подвеске и «гидроусилитель»



Corolla 1983-го стала переднеприводной. Двигателей было три (1,3-1,8 л), выпускалось купе GT с 16-клапанным 121-сильным мотором

ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

МОЛОЖЕ НЕ ЗНАЧИТ ДОРОЖЕ

Новая Corolla стоит от 599 до 835 тысяч руб. при пяти фиксированных комплектациях. И это по сравнению с одноклассниками недешево. А как обстоит ситуация с ценами на вторичном рынке?

И здесь «народный автомобиль» повторяет ценовую судьбу предков. Экземпляры 2000–03 годов выпуска стоят в пределах 310–350 тыс. руб. Хотя есть «неприятные» исключения — до 430 тысяч. За такие и чуть большие суммы обычно предлагают машины на год-два моложе. Автомобили 2006 года дороже — около 500 тыс. руб. В любом случае за очень редким исключением это версии с полторалитровым мотором и «автоматом». Зато выбор велик.

Неплох он и в отношении Corolla нынешнего поколения с левым рулем. При этом цены на экземпляры 2007 года выпуска приятно удивляют — в основном чуть более тех же пяти-шестидесяти тысяч. Трехлетние автомобили подороже, 620–650 тыс. руб., но также есть демпинговые варианты. Так что, если вывести условное соотношение цена/возраст, то последняя Corolla выглядит предпочтительнее предшественницы. Увы, при большинстве модификаций с 1,6-литровым двигателем почти все они оснащены «роботом».

Стоимость Axio несколько ниже, чем у леворульной версии, впрочем, и выбор меньше. Но приобрести ее можно даже дешевле Corolla предыдущего поколения. Адекватный вариант с учетом меньшего пробега и тех же проблем с моторами.



Corolla Axio для внутреннего рынка появилась в 2006 году, имела другую облицовку передка и кормы, а также двигателя

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ TOYOTA COROLLA IX (ДВИГАТЕЛЬ 1NZ-FE), руб.

НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ
Комплект ГРМ	Цепь — 2250–8506, звездочка распредвала — 480, звездочка распредвала с фазовращателем — 3393, планка успокоителя — 742, натяжитель — 488–794
Катушка зажигания	1050–7281
Амортизатор пер./задн.	1376–3139/3213–3602
Пружина пер./задн.	922–1794/978–1977
Шаровая опора нижняя	354–2209
Стойка переднего стабилизатора	261–1934
Сайлент-блок задней балки	455–1186
Крышка капота	3205–8495
Крыло переднее	1888–5732
Фара	1423–5095
Фонарь	2649

Toyota по-прежнему Toyota, а Corolla ее ценовой лидер. Ну где вы найдете столь недорогую оптику, не баснословные по стоимости кузовные панели и рекордные по ценам «расходники». К сожалению, двигатель не восстановить, но зато подвеску — сколько угодно, при таких-то ценах. Причем по амортизаторам есть огромный выбор, какой редко встретишь у японских моделей. В том числе от исконно европейских производителей, которые, надо полагать, позволяют поработать над настройками подвески. Если и стоит приобретать Corolla, то только потому, что Toyota зарабатывает на автомобилях, а не на запчастях.

Та же ценовая ситуация и с Corolla последнего поколения. Стоимость тут выше, но не настолько, чтобы сразу закладывать значительные бюджеты в ремонт кузовщины или той же подвески.

ДВИГАТЕЛИ, ИСПОЛЬЗОВАВШИЕСЯ НА TOYOTA COROLLA ДВУХ ПОСЛЕДНИХ ПОКОЛЕНИЙ

	2NZ-FE	1NZ-FE	1ZZ-FE	2ZZ-GE	3C-E	1NR-FE	4ZZ-FE	1ZR-FE	2ZR-FE
Рабочий объем, куб.см.	1298	1496	1794	1795	2184	1329	1398	1598	1797
Мощность, л.с. при об/мин.	88/6000	105/6000	125/6000	190/7600	79/4400	101/6000	97/6000	124/6000	136/6000
Крутящий момент, Нм, при об/мин.	123/4400	138/4200	161/4200	181/6800	147/4200	132/3800	130/4400	157/5200	175/4400



Двигатель 1NZ-FE устанавливался на огромное количество автомобилей Toyota вплоть до D-класса.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ TOYOTA COROLLA X

Тип кузова	4-дверный седан	
Число мест	5	
Объем багажника, л	450	
Снаряженная масса, кг	1310	
Полная масса, кг	1760	
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском топлива и изменяемыми фазами газораспределения	
Расположение	спереди, поперечно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	
Рабочий объем, см ³	1598	
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	80,5/78,5	
Степень сжатия	10,2:1	
Число клапанов	16	
Макс. мощность, л.с./кВт/мин.	124/91/6000	
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин.	157/5200	
Коробка передач	автоматическая, 4-ступенчатая	
Передаточные числа	I	2,847
	II	1,552
	III	1,000
	IV	0,700
	задний ход	2,343
главная передача	4,237	
Привод	на передние колеса	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	
Передние тормоза/диаметр дисков, мм	дисковые, вентилируемые/273	
Задние тормоза/диаметр дисков, мм	дисковые/270	
Шины	205/55 R16	
Максимальная скорость, км/ч	183	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	9,3
	загородный цикл	6,0
	смешанный цикл	7,2
Емкость топливного бака, л	55	
Топливо	бензин АИ-95	



Дизайн Corolla Fielder, как и всего семейства, устраивает многих. Но любим ли он?