



## КОРОНА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

**С момента своего появления в январе 2006 года Toyota Camry (название — производное от японского слова «корона») — неизменный лидер продаж в E-классе. В 2009-м этот седан обошел даже «Волгу», а «большая немецкая тройка» и сообща не дотягивает до объемов его реализации. Почти 6 лет на конвейере, конкуренты сменили поколения, но результат тот же — не менее 16 тысяч проданных автомобилей в России в год. Конечно, цена не самый последний фактор. Однако в такой популярности, может быть, играет роль сложившаяся за десятилетия вера в надежность и беспроблемность Toyota?**

Следуя последним тенденциям, японцы в отношении Camry были технически скупы. Всего два двигателя — 2,4-литровая «четверка» 2AZ-FE и 3,5-литровый V6 2GR-FE. В Японии и вовсе предлагался только первый двигатель. Зато существовали версии с полным приводом и 4-ступенчатым «автоматом». АКП российской Camry были либо 5-ступенчатыми (с R4) либо шести. Наряду с ними имелась модификация с «механикой».

Не имеет проблем, пожалуй, лишь последняя. Ничего не скажем и об автоматической «четырёхступке» на внутренней модификации. Скорей всего, это U240, но по причине ценовой позиции

компании найти Camry, привезенную из Японии, проблематично.

Моторы коробкам соответствуют. Естественно, покупая Camry новой, на ближайшие годы не стоит задумываться о ресурсе или мелких проблемах. Но ближе к ста тысячам пробега и тем более после них нужно принимать во внимание конструктивные особенности агрегатов или, точнее, принципы, которыми руководствуются инженеры Toyota в последнее время. А 150 тыс. км — это уже критическое число. В общем, покупка подержанной Camry — во многом лотерея.

Экономичность, экологичность, мягкость работы коробки — на этот алтарь конструк-

торы бросили все то, чем гордились последние 20 лет. А именно надежность, ремонтпригодность, ресурс. Каков он у 2AZ-FE? Тысяч триста, пожалуй, выходит. При замене масла максимум через 10 тыс. км, качественной смазке и чистой системе охлаждения. Поэтому наличие сервисной книжки и ее проверка при покупке бэушной Camry обязательное условие. И, тем не менее, выброшенные по причине невозможности «капиталки» или финансовой нецелесообразности перегильзовки двигателя не редкость. Правда, речь идет не о Camry 2006 модельного года — о ее предшественнице либо других моделях. Но ее 2AZ-FE ничем принципиально не отличается.

Добавьте сюда проблемы с катушками зажигания, с датчиками состава смеси, лямбда-зондами и расходомером воздуха. Цепь или, правильнее сказать, весь механизм ГРМ, который может потребовать замены до 150 тыс. км. Плюс склонность к перегреву, отчего ведет головку блока и вытя-

гивает шпильки. Не того ожидаешь от практически новой (что такое полтора-два тысяч!) Toyota, чьи предки, даже разменяв третий десяток, все еще способны не доставлять проблем.

А 2GR-FE? Понятно, что ресурс сообразно объему у него побольше. Но конструктивно он схож с «четверкой». Просто Camry с ним покупалось в разы меньше, конкретных ремонтных случаев еще нет.

«Автомат» U660E, что устанавливается только с «шестеркой», по этой же причине изучен мало. И все-таки ремонтники с ним немного знакомы. Если коротко, то недолговечен, а при восстановлении дорог. То, что с ним будет происходить, можно рассмотреть на примере «пятиступки» U250E.

Еще два-три года назад (представьте, обращения в сервис с этой коробкой были уже тогда) U250E только начинали исследовать. Тогда надежнее было купить контрактный агрегат. Или новый (166 тыс.

руб.!) Теперь она изучена хорошо. Увы, владельцам от этого не лучше. Например, установлено, что почти всегда при ремонте нужно менять гидроблок. Причем целиком — если раньше можно было поменять какие-то регуляторы, притереть клапаны, то теперь все это предлагается только в сборе за 40 с лишним тыс. руб. Не стоит также надеяться сэкономить на частичной замене пакетов фрикционов — горят все. Если же увлекаться пробуксовкой, то вероятно уничтожение дифференциала, подобные случаи встречались. Впрочем, всего вышесказанного можно «добиться» и без неправильной эксплуатации. Таковы конструктивные особенности и новая политика Aisin, делающего трансмиссию отвечающей современным требованиям, забыв о надежности. Заплатить за это придется порядка 90 тыс. руб.

Имея Camry, не переживать можно по поводу двух вещей. Седан, подобно большинству «японцев», лишен электронных «глюков» да проблем с электрикой. И подвеска проста — McPherson спереди и сзади. Шаровые опоры съемные, что-то также можно купить отдельно. Да и чему там ломаться?

И стоят ли эти положительные черты того, чтобы иметь возможность познакомиться с ремонтом двигателя и коробки? Если отталкиваться от денежных вложений, то никакой логики в покупке Camry нет. Остается лишь надеяться, что выбранный экземпляр не накатал сотни тысяч километров. И пробег у него не скручен. Двигатель получал смазку вовремя и качественную. А коробку не жгли пробуксовками. Но в любом случае — сначала диагностика.

**Максим МАРКИН**  
 Фото автора  
 Технические консультации:  
 СТО «Технопарк»

**ЭКСПРЕСС-ТЕСТ**

# УНИВЕРСАЛ

**Camry предлагает не только минимальные цены в своем классе, но и полностью им соответствует. Не комплектацией или качеством материалов, с которыми все в порядке — характером. Все равно, идет ли речь о базовой 2,4-литровой версии или о модификации с V6.**

**Б**езусловно, этот седан Toyota устраивает большинство потребителей. Сидеть удобно, пластики в салоне, если и не «элитные», то уж точно не из дешевых. Все подогнано идеально, чего не всегда встретишь на дорогах одноклассниках. А спокойные линии интерьера вместе с красивым, но не кричащим «оптитроном» приборов, кажется, создают образ владельца. На «немецкие понты» денег пока не хватает, однако жизнь уже удалась настолько, что можно почувствовать себя человеком. Ну а то, что сзади никакого салонного сервиса и подушка дивана не оптимальна по профилю, так в частных руках Camry — автомобиль без персонального водителя. Среднего же звена менеджеры, которые заработали такой служебный транспорт, до других привилегий, получается, еще не доросли.

При нынешних маркетинговых реалиях от представителя E-класса наивно требовать какой-то изюминки. Это раньше была изменяемая геометрия впускного тракта и 165 сил. А сейчас VVT-i работает на экономичность. Отсюда и унылый звук двигателя, и скучно-ровный разгон. Хватает ли «четверки»? Какого-то отторжения она не вызывает ни в городе, ни на трассе. Для этого надо лишь умерить свои драйверские амбиции.

Раскрыться им позволяет 277-сильная «шестерка», с которой дальние броски по трассе — одно удо-



*Салон собран качественно и не отторгает дизайном. Но почему кожаная обивка сидений такого неважного качества?*



*Оптитрон у Toyota уже никого не удивляет. Тем не менее, выглядит по-прежнему привлекательно*



*Логику управления аудиосистемой и климат-контролем понимаешь быстро. А вот экран, отображающий режимы последнего, мог бы быть побольше*



*Обе коробки работают оперативно и мягко. И, увы, недолго*



*Сзади просторно, однако рельеф у спинки и подушки дивана невыразительный*



*Багажник не маленький, спинка складывается — только на автомобилях с «четверками»*



*Из всего сервиса сзади — только дефлекторы климатической установки*



вольствие. В такой Camry и звук куда приятнее, и обгон не нужно просчитывать с точностью секунд-метров. Кстати, с шумоизоляцией у обеих Camry все в порядке, разве что стук камешков в арках не соответствует статусу.

На извилистых дорожках хочется вновь поменять V6 на «четверку». Энерговооруженность седана с 2GR-FE превосходит возможности шасси, напрягающего

кренами и пустотой руля. Что еще хуже для бизнес-класса, подвеска не всегда обеспечивает достойную плавность, донося некоторые орехи покрытия. В итоге недостаток драйва и нехватка комфорта. Но не до дискомфорта в том и другом. Подобная «усредненность» качеств — отличный экономический ход и метод воздействия на потребителя. Что Camry и доказывает. Увы, о том, что такой безликости есть здоровая альтернатива, в Toyota, видимо, предпочитают не замечать.



ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ

# БЕЗ ПРАВОГО РУЛЯ

С какими одноклассниками можно сравнивать Camry по ценам на вторичном рынке? Пожалуй, только с Nissan Teana. Но даже такое сравнение не всегда корректно — слишком велика доля этого седана-конкурента с правым рулем. А откуда к нам приходила Toyota?

Было три пути. Из Штатов — такие машины узнаются по спидометру, оцифрованному в миллионах. И дилерские, собранные в Японии (в VIN'e первая буква J) и выпущенные на заводе в Шушарах (буква X). Американский вариант не лучший, поскольку загадочный по пробегу и состоянию. Смысл связываться с ним есть только в том, если можно как-то сэкономить. Но стоит ли, когда выбор Camry, купленных у иркутского дилера более чем богатый.

Разброс цен велик. Машины 2006 года могут стоить от 695 до 830 тыс. руб. Причем, чуть дешевле максимума этой ценовой вилки реально приобрести Camry и годом, и двумя, и тремя младше. А отличия шести- и пятилетних экземпляров вообще минимальны. Последние редко дороже — на 20–50 тысяч.

С Camry 2008 и 2009 годов та же ситуация — 800–950 тысяч, хотя средние цены где-то посередине. А вот стоимость автомобилей двух последних лет переваливает за миллион, притом значительно — до 1310 тыс. руб. Но опять же не без исключений. Это относится и к 3,5-литровым версиям, которых минимум. Обычно они дороже, однако если поискать...

По японской традиции опцион Camry за редким исключением не предлагается отдельными позициями, а разделен на несколько уровней комплектации. Конечно, в этом японском бизнес-седане нет чего-то подобного бээмвэшному iDrive. И отсутствуют многочисленные меню с часто ненужными настройками. Но есть все необходимое.

Базовый уровень **Comfort** или **R1** — это уже шесть подушек безопасности и шесть динамиков, CD-чейнджер, подогрев зеркал и сидений. А также ионизатор, климат-контроль, датчик света и дождя и «туманки». **Comfort Plus**: в плюсе омыватели фар (опция для Comfort) и «автомат».

**Elegance (R3)** отличается электроприводами сидений с кожаной обивкой и кожаными же вставками в обивке дверей. **Prestige (R4)** — это система стабилизации, круиз-контроль и ксеноновые фары, доступные за доплату в предыдущих комплектациях.

Комплектация **Luxury** либо **R5**, которая доступна только с V6, добавляет ко всему перечисленному регулируемую спинку дивана и штормку, прикрывающую заднее стекло.

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ TOYOTA CAMRY (ДВИГАТЕЛЬ 2AZ-FE)

НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ, руб.
Катушка зажигания	2023-5832
Расходомер воздуха	2755-6829
Датчик состава смеси	6532
Лямбда-зонд	3236
Комплект ГРМ	Цепь — 2160; направляющая цепи — 519-639; направляющая цепи — 940; шестерня распредвала — 3546+646; натяжитель — 583-1915
Амортизатор пер./задн.	1820-8259/1675-8244
Пружина пер./задн.	2347/3008
Рычаг передний в сборе	2492-4237 (шаровая опора — 524-1984)
Крышка капота	5544-15652
Крыло переднее	1573-5890
Фара	9637
Фонарь	4331-4938

Если бы не дорогой ремонт «автомата» и невозможность восстановления двигателя (перегильзовка также очень недешева), Camry можно было бы назвать бюджетным в эксплуатации автомобилем. Тут Toyota верна своим традициям. Даром что оригинальные запчасти своими ценами заставляют думать об альтернативных комплектующих, так и сами они есть. Причем даже в таких позициях, как кузовщина и светотехника. Подобного выбора нет разве что по пружинам и по части электроники, к стоимости которой все-таки придется привыкать. Остальное — недорого. И не всегда тойотовский оригинал самый дорогой — иной раз верхние позиции занимают товары от поставщиков компании.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Camry первого поколения (1982-86 гг.) получила имя от заднеприводного купе Celica Camry, но привод имела передний



Camry четвертого поколения (1994-98 гг.) уже не имела «шестерок», но полный привод и 4WS сохранился



Как и в первом поколении, во втором (1986-91 гг.) Camry могла быть седаном и универсалом и имела клона Vista. Помимо 1,8- и 2,0-литрового двигателей появился мотор объемом 2500 «кубиков». Существовала версия с полным приводом. Выпускалась модель также в Австралии и Японии



В Японии эта модель была известна под именем Camry Gracia. За океаном выпускалась с 1997 по 2001 года. А в Японии с 1996 до 1999 года (универсал — до 2001 года)



Camry третьего поколения (1990-94 гг.) стала хитом продаж в Сибири и на Дальнем Востоке. В кузове Vista выпускалась версия Prominent с V6 объемом 2,0 и 2,5 литра. В Штатах были и трехлитровые модификации



Camry, выпускавшаяся с 2001 по 2005 годы, сходила с конвейеров не только в Японии, США и Австралии — еще в Малайзии, Таиланде, на Филиппинах и на Тайване. Camry из этих стран можно узнать по двухлитровому 1AZ-FE под капотом и коже низкого качества в салоне

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ TOYOTA CAMRY

Двигатель	Бензиновый с распределенным впрыском, 2AZ-FE	Бензиновый с распределенным впрыском, 2GR-FE
Расположение	Спереди поперечно	Спереди поперечно
Число и расположение цилиндров	4 в ряд	6, V-образно
Рабочий объем, куб. см	2362	3456
Диаметр цилиндров/ход поршня, мм	88,5x96,0	94,0x83,0
Степень сжатия	9,8:1	10,8:1
Число клапанов	16	24
Мощность, л. с. при об/мин	167/6000	277/6200
Крутящий момент, Нм при об/мин	224/4000	346/4700
Коробка передач	Автоматическая, 5-ступенчатая (механическая, 5-ступенчатая)	Автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	На передние колеса	
Передняя подвеска	McPherson	
Задняя подвеска	McPherson	
Передние тормоза	Дисковые, вентилируемые	
Задние тормоза	Дисковые	
Шины	216/60R16	
Длина/ширина/высота, мм	4815/1820/1480	
Колесная база, мм	2775	
Колея спереди/сзади, мм	1575/1565	
Дорожный просвет, мм	160	
Объем багажника, л	535	
Снаряженная масса, кг	1545 (1465)	1610
Полная масса, кг	1985 (2050)	2050
Максимальная скорость, км/ч	205 (210)	230
Время разгона до 100 км/ч, с	9,1 (9,3)	6,8
Расход топлива, городской цикл, л/100 км	14,1 (12,7)	15,2
Загородный цикл	7,4 (7,2)	8,3
Смешанный цикл	9,9 (8,3)	10,0
Емкость топливного бака, л	70	70



2,4-литровый 2AZ-FE — характерный представитель двигателей Toyota