

На нашем рынке Chevrolet Lacetti известен с 2003 года. Сначала он продавался как Daewoo Nubira серыми дилерами. Когда же в 2004-м году получил «американский крест», стал осваивать Россию официально. Автомобилю 9 лет, конкурентов полно, а спрос есть. Имеется, само собой, выбор и в разряде second hand. Но стоит ли присматриваться к Lacetti?



LACETTI



Для своего ценового сегмента комбинация приборов радовать глаз может

СБОРНАЯ МИРА

Разрабатывался он в Южной Корее, дизайн с экспортным именем, итальянские моторы имеют немецкие корни, «автоматы», опять же, либо немецкие, либо японские, собирается для нашего рынка на калининградском «Автоторе». А под сколькими марками продавался! Daewoo, Chevrolet, Buick, Holden, Suzuki! С миру по нитке — этому же миру доступный автомобиль! По нынешней терминологии, бюджетный.

Однако **двигатели** не из бюджетных. Два мотора — F14D3 и F16D3 (а встречается еще и 1,8-литровый F18D3, который сегодня в России официально уже не предлагается), где первые цифры обозначают объем — фактически агрегаты Opel начала 90-х годов. Тем не менее, у каждого по 16 клапанов с гидрокомпенсаторами их зазоров и неплохая литровая мощность. Правда, **привод механизма ГРМ** — ременной. И менять ремень стоит через 60 тыс. км, в противном случае встреча клапанов с поршнями обеспечена. К этому же приводит и ошибка при установке ремня на зуб-другой.

У **клапанного механизма** была еще одна характерная особенность. До 50 тыс. км стержни клапанов интенсивно обрастали нагаром, вследствие чего последние подвисали. Никакие чистки не помогали, а в самых запущенных случаях, которыми делится Интернет, речь могла идти о прогаре клапанов. Местные ремонтники с подобным не сталкива-

лись. К тому же сейчас, уменьшив сечение стержней, корейцы избавились от этой проблемы. Как давно? Есть разная информация — два года назад, пять лет. В любом случае при покупке Lacetti нужно поинтересоваться, была ли переборка головки блока, дилером это делалось бесплатно. Вот только к нам автомобиль приходил и из Кореи...

В группе риска **катушки зажигания и датчики топлива**, которые меняются только в сборе с насосом. Имеются проблемы и с герметичностью радиатора системы охлаждения в гарантийный период (3 года или 100 тыс. км либо 2 года без ограничения пробега), и прокладок двигателя — также после окончания гарантии. Мокрые колодцы и пробивающие высоковольтные провода на Lacetti с пробегом 100 тысяч и более — обычное дело.

Не лишена модель и **электронных ошибок**. На холстом ходу могут плавать обороты, а двигатель троить на холодную. Кстати, отчасти это можно объяснить конструкцией форсунок. Она такова, что детали быстро забиваются грязью. Тем более нужно периодически чистить систему рециркуляции отработавших газов. Правда, иногда клапан EGR просто глушат — система управления это терпит.

Проблемы проблемами, но едва ли не основное качество для бюджетного автомобиля — **ремонтпригодность**. С ней у моторов серии F все в порядке. Они не однора-



Панель не отталкивает старомодным дизайном, а материалы для этой ценовой ниши вполне приличные. Разве что посадка за рулем не очень удобна — хочется более плотных объятий сиденья



Управление печкой и кондиционером простое, усилия на «барашках» не раздражающие



Уже во втором уровне оснащения есть магнитола — Vauxpoint. Универсальность позволяет установить любую стороннюю аудиосистему



Ходы рычага коробки — большие — за время выпуска с этим ничего не сделали. Но в передачи попадаешь легко

зовые, по всем комплектующим есть ремонтные размеры. Вот только срок жизни этих двигателей ограничен. До смены поршневых колец — всего 150–200 тыс. км. И это в том случае, если не придерживаться официальной периодичности ТО через 15 тыс. км, а менять масло вдвое чаще. Этого требуют и гидрокомпенсаторы, чей ресурс напрямую зависит от состояния смазывающей жидкости. Зато **бензин** допускается с октановым чис-

лом от 92.

Пожалуй, по **механической коробке передач** видно ту работу по повышению качества и надежности, которую вели корейцы на всем протяжении выпуска Lacetti. На автомобилях первых лет выпуска текли рабочие цилиндры, стучали диски сцепления, разбалтывались кулисы рычага. Теперь же всего лишь текут сальники приводов. Их меняют по гарантии (течи обычно происходят до 50 тыс.



Сзади не тесно и, тем не менее, по пространству в коленях Lacetti уже уступает автомобилям С-класса, рожденным позже

км), однако важно не прозевать уровень масла в коробке.

На Lacetti устанавливается три «автомата». Точнее, сейчас с новым Chevrolet можно иметь дело лишь с коробкой Aisin 81-40LE, которая соседствует с 1,6-литровым мотором. Но с более объемным агрегатом шли две АКПП: ZF 4HP16 и Aisin 55-51LE. По первой японской коробке ничего неизвестно. То ли надежна, то ли продано с ней Lacetti было мизерное количество. Зато с немцем «автоматом» местные ремонтники знакомы. Но радости владельцам это вряд ли принесет. Создавался он, понятно, в Германии, однако по заказу корейцев. Вся информация по трансмиссии передана им. В итоге у ZF уже не закажешь запчасти, а корейские производители также не делятся ими. Либо новый агрегат, либо, если повезет, восстановленный на заводе.

Пятиступенчатая коробка 55-51LE тоже не подарок. До 100 тыс. км еще как-то отходит, но потом... Гидротрансформатор менять приходится почти всегда, гидроблок и вовсе в 100% случаев. Только для Chevrolet он может стоить около 30 тыс. руб. (для других марок, на которые устанавливалась 55-51LE, дороже вдвое). В целом ремонт способен вытянуть на 120 тысяч. Остается лишь надеяться, что 1,8-литровый мотор будет расходовать ресурс «автомата» дольше,

чем более объемные и мощные двигатели Volvo, Opel и т. д.

До окончания гарантийного срока о подвеске, есть на то хороший шанс, переживать не придется. Передний McPherson и задняя многорычажка не образец надежности, но до 100 тыс. км побеспокоят, вероятней всего, только стойками стабилизаторов. А рулевое — наконечниками. И то, и другое стоит копейки. А вот после ходовая наверняка попросит переборки. Тоже беда — практически все элементы доступны «не в сборе» (например, шаровые опоры сидят на заклепках, которые высверливаются, вместо них ставятся болты), наряду с оригиналом предлагается альтернатива. В том числе не только от корейских производителей.

Вряд ли можно проводить аналогии по надежности между Lacetti и, скажем, «японцами» образца 90-х годов. Но и сравнение со многими представителями поколений 2000-х уже не в пользу последних. Chevrolet где-то посередине. Подобно многим его «коллегам» по классу и ценовой ориентации он не лишен мелких и оттого, возможно, обидных недостатков. И десятилетиями жить наверняка не будет. Тем не менее от каких-то глобальных и денежных проблем своих владельцев спасет.

Максим МАРКИН

Фото автора

Технические консультации: «Люкс-Авто», СТО «Технопарк»

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

РАЗЛИЧИЕ НАСТРОЕК

Сначала Daewoo Nubira, потом Daewoo Lacetti, теперь уже Chevrolet Lacetti. Коренные «корейцы» были с 1,5-литровыми моторами (только для внутреннего рынка), автоторовский седан с двигателем на 100 «кубиков» меньше. Фактически, один и тот же автомобиль. Но, может быть, есть какие-то отличия?



1,4-литровый двигатель хорошо вытягивает с низов, и по своей сути — святая простота. Никаких систем изменения фаз, непосредственного впрыска и других современных чудес. При этом восстанавливается! Только не прикрыв от грязи снизу — лучше сразу приобрести пластиковую или металлическую защиту

Несколько приевшаяся внешность ничуть не ущербна на фоне одноклассников «по бюджету». И внутри есть за что «запнуться взглядом» — не стилистический прорыв, но качественная работа дизайнеров. С «кирзой» на торпедо, простым пластиком консоли и серебристыми вставками далеко до благородства. Однако кажется, что «внутренние корейцы» и по цветовым сочетаниям, и по «материальным», и по стыкам были неряшливей. Последний раз с Lacetti мы знакомились шесть лет назад... Совершенствовались?

А сидеть, как и прежде, не очень удобно. В основ-

ном из-за сиденья — мягкого, податливого и лишено боковой поддержки. Нелишне выбрать и комплектацию, где руль регулируется по вылету. Сзади сидеть удобнее — по профилю дивана, по запасу пространства, которое, впрочем, все же меньше, чем у нынешнего С-класса. Чуть менее объемен и багажник, хотя уже в базовой комплектации спинка дивана складывается в пропорции 60/40.

Есть ли смысл переплачивать за 1,6-литровый двигатель? 95-сильная «четверка» отлично вытягивает с низов, порой проявляя чудеса эластичности — вторая передача «начинается» почти с



Сзади — независимая подвеска. Таковую теперь встретишь нечасто



холостых, четвертая работает с 1200–1500 об/мин. Готов агрегат и «выстрелить», причем звук его при оборотах, близких к максимальным, не напоминает синтетическое звучание современных моторов. Старая школа!

Жаль, у рычага коробки большие ходы (правда, включения достаточно четкие), а первая передача прокручивается за какие-то мгновения — тронуть и сразу перешел на вторую.

Но все это было известно по Daewoo. Chevrolet же преподнес другой сюрприз. Где была плавность хода, известная по моделям для внутреннего рынка? Неужели, как когда-то японцы, корейцы, ориентируя Lacetti на наш рынок, перенастроили подвеску? Похоже на то. На трассе седан упруго, не раскачиваясь, отвечает на волну и четко следует за рулем. А в городе сотрясается всем кузовом на гребенке, вздрагивает от прохождения рельсов и расписывается в беспомощности на крупных ямах. В общем, своей дряблостью напоминает «Ниссаны» 90-х годов. Если плавность хода принципиальна, а речь идет о покупке б/у автомобиля, может, стоит обратиться к версиям из Кореи? В продаже они встречаются.



Управление приводами зеркал выполнено своеобразно. Сами же зеркала стали крупнее по сравнению с версиями для внутреннего рынка, и у них есть подогрев



Рабочие тормоза — дисковые на всех колесах



В комплектациях выше базовой есть подлокотник и подогрев передних сидений

ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

ТРИ «СЕСТРЫ»

У дилера Lacetti можно выбрать во всех трех кузовах. Но если седан и хэтчбек приходят с Автотора (в 2006 году там стартовала крупноузловая сборка, двумя годами позже — сварка и окраска кузовов), то универсалы до сих пор собираются в Корее. Принципиальных отличий в качестве нет. Они есть в комплектациях.

Базовый уровень у седана и хэтчбека с 1,4-литровым мотором — это водительская подушка безопасности, складывающееся в пропорции 60/40 заднее сиденье, передние электрические стеклоподъемники, центральный замок, аудиоподготовка с 4 динамиками и кое-что по мелочи. Стоимость, соответственно, 460900 и 449700 рублей.

За 509700 руб. для седана и 492000 для хэтчбека в следующем уровне SE уже доступен кондиционер, ABS, пассажирская подушка безопасности, подогрев передних сидений (только для седана), центральный замок с «дистанционкой» и магнитола.

1,6-литровый Lacetti-седан «начинается» с 549400 рублей, хэтчбек — с 530100. В плюсе подлокотник между передними сиденьями, футляр для очков, все электростеклоподъемники, регулируемая еще и по вылету рулевая колонка, кожаная отделка руля и рычага КП, 6 динамиков и управление аудиосистемой с руля. За «автомат» нужно доплатить 36600 руб. Что

любопытно, такая же комплектация (SX) есть у хэтчбека и с 1,4-литровым двигателем — 511700 рублей.

Универсал доступен только с 1,6-литровым мотором и «механикой». Первые три комплектации идентичны седану и хэтчбеку (но ABS есть во всех). Соответственно, 520100, 541500 и 557100 рублей. Однако в четвертой комплектации «вагон» предлагает климат-контроль, боковые подушки, легкосплавные колеса — 578900 рублей.

В наличии у дилера до 20 машин, причем с ПТС. Правда, «базы» нет, ожидание такой комплектации займет 1–2 месяца. Тогда можно обратиться к second hand, выбор есть. Экземпляры 2006–2007 годов стоят в пределах 350–390 тыс. руб. Lacetti, выпущенные годом-двумя позже, доходят в цене уже до 465 тысяч. А вот автомобили 2011-го встречаются по стоимости новых. Зато среди б/у Lacetti удастся выбрать версию с 1,8-литровым мотором, исчезнувшим из прайс-листов пару лет назад.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ CHEVROLET LACETTI		
Модификация	1.4	1.6
Тип кузова	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан
Число мест	5	
Размеры, мм	длина	4515
	ширина	1725
	высота	1445
	колесная база	2600
	колея передн./задн.	1480/1480
Объем багажника, л	405	
Снаряженная масса, кг	1255	1260
Полная масса, кг	1660	1665
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском топлива	
Расположение	спереди, поперечно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	
Рабочий объем, см³	1399	1598
Число клапанов	16	
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	95/70/6200	109/80/5800
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	131/4400	150/3600
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая (автоматическая, 4-ступенчатая)	
Привод	передний	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	
Задняя подвеска	независимая многорычажная	
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	
Задние тормоза	дисковые	
Шины	185/65 R14, 195/55 R15	195/55 R15
Максимальная скорость, км/ч	175	187 (175)
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	10,7 (11,5)
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	9,8
	загородный цикл	5,7
	смешанный цикл	7,2
Емкость топливного бака, л	60	
Топливо	бензин АИ-92–95	

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ CHEVROLET LACETTI, руб.	
НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ
Поршень+шатун, комплект	900+6,000
Поршневые кольца	3100
Вкладыши коренные/шатунные	2500/900
Комплект клапанов	298/шт. (впуск.)/600/шт. (выпуск.)
Комплект ГРМ	Ремень — 1850; ролик обводной — 910; натяжитель — 2010
Амортизатор передн./задн.	3680/3680
Пружина передн./задн.	1135/1135
Передняя подвеска	Шаровая опора — 870; рычаг — 3870
Крышка капота	14790
Крыло переднее	5535
Фара	6790
Фонарь задний	3980

Разумеется, Lacetti не настолько дешев в эксплуатации, как иной представитель исконно отечественной автоиндустрии. Но и не показательно дорог. Во всяком случае, при смене автомобиля, скажем, с ВАЗа на Chevrolet у владельца не будет «ценового шока». Например, вполне доступен капитальный ремонт двигателя и, тем более, его обслуживание — замена расходников, в т. ч. всего комплекта привода ГРМ.

Недешевы для класса С разве что амортизаторы и кузовные панели со светотехникой. Впрочем, «кузовщина» и оптика по сравнительно высоким ценам — общее слабое место большинства современных автомобилей. Что до комплектующих подвески, то для Lacetti есть альтернатива оригинальным деталям. К тому же в сравнении с другими «бюджетниками» стоимость запчастей Chevrolet точно невысокая. И цена нормо-часа укладывается в привычные рамки — 1200 рублей.