

Взрослая неожиданность

Илья ХЛЕБУШКИН,
Александр ВИНОГРАДОВ
Фото авторов и Степана ШУМАХЕРА

Мы уж было заскучали — шло время, росли цифры на одометрах, а Peugeot 408, Chevrolet Cobalt и Nissan Almera продолжали буднично, сотню за сотней, наматывать километры наших ускоренных ресурсных испытаний. Так и до информационного голода недалеко! Но ближе к трети пробега будто щелкнул тумблер — и вопросы ко всем трем нашим подопечным посыпались с разных сторон.

Признаться, больше остальных мы опасались за здоровье седанчика Chevrolet Cobalt — еще свежи воспоминания о том, как год назад на этих же дорогах автополигона тратил наши время, деньги и нервные клетки его ближайший одноплатформенный родственник Chevrolet Aveo (AP №24, 2012).

Особенно тяжело Aveo давалась дорога, мощенная булыжником, а ведь именно 5600 «булыжных» километров как рентгеном высвечивают все нюансы качества подвески, включая надежность! У Aveo это качество оказалось не ахти — подвеске катастрофически не хватало энергоемкости даже без полной нагрузки. Витки пружин замыкались, в салон приходили тычки и тряска, на руль и сиденье — сильные вибрации... В общем, к этому этапу работы мы относились как к трудовой повинности.

Теперь-то вы поймете нашу радость, когда Chevrolet Cobalt начал проявлять совершенно иной, бойцовский характер, напомнив нам Ладу Приору (AP №5, 2009), заслужившую уважение именно крепостью «на ноги». Дело не только в почти кроссоверном дорожном просвете, позволяющем не сбрасывая скорость и без замиранья сердца преодолевать бугры и ямы (в нижней точке, под штатной стальной

защитой моторного отсека Кобальта, мы намерили 155 мм). Нет ни пробоев, ни раскачки на волнах, коими нас изводил Aveo! Мало того, ситуация не ухудшилась и с полной загрузкой, когда помимо водителя в салоне Кобальта оказались три 70-килограммовых водоналивных манекена, а в багажнике — полцентнера свинцовой дроби. Пружины тут явно жестче — под почти полной нагрузкой Cobalt просел всего на пару сантиметров, а не на добрую треть дорожного просвета, как Aveo.

Пусть потряхивает в Кобальте сильнее, а простецкий пластик в салоне громче жалуется на тяжкую жизнь, но если год назад на Aveo первая замена загремевших задних амортизаторов Mando случилась уже через 7500 км (а всего таких замен было три), то у Кобальта все четыре амортизатора пока что вполне здоровы, хотя пройдено уже больше 12 тысяч километров.

Но когда у Кобальта послышалось бряцание со стороны передних колес, мы вновь вспомнили, что Aveo и Cobalt — братья. У Кобальта та же неудачная конструкция тормозных суппортов, направляющие пальцы которых из-за мизерного, невидимого глазу износа начали сопровождать немзыкальными звуками наезд на каждую кочку, причем запели обе машины аккуратно после восьми тысяч километров (AP №14,

2012). Интересно, GM когда-нибудь избавится от этого наследственного недуга? От него ведь страдают и Chevrolet Cruze, и Opel Astra J...

«Гидроавтомат» Кобальта пока держится («механика» на Aveo приказала долго жить после 20 тысяч километров), хотя он тоже дал повод насторожиться. Однажды, при 10-тысячном пробеге, после перевода селектора коробки в режим «D», Cobalt отказался ехать. И лишь когда обороты мотора достигли 3000, машина резко рванула вперед. Хорошо, что дело было на пустынной дороге автополигона, а не в городской толчее. Похоже, дал сбой электрогидравлический модуль управления коробкой. Больше подобных выходов пока не было.

Но указатель уровня топлива потерял наше доверие окончательно. Как и на Aveo (AP №24, 2012), ему присущ болезненный оптимизм. Столбик из светящихся полосок уверяет, что 46-литровый бак заполнен на четверть, компьютер показывает, что до заправки можно проехать больше полусотни километров... Но мотор глохнет. Опять же, как хорошо, что подвезти канистру бензина в любой уголок автополигона — вопрос десяти минут. А если ты заехал к черту на кулички?

Вот аналоговому инструментарию Peugeot 408 верить можно. Уверенности добавляет и большой, 60-литровый топливный бак. К слову, в самом расточительном режиме испытаний, на максимальной скорости, бензина хватает более чем на 300 км, тогда как Chevrolet Cobalt и Nissan Almera позволяют пройти на «максималке» в лучшем случае 250 километров.

А вот расположить на днище Peugeot перед левым задним колесом пластиковую «коробку» абсорбера паров бензина, да еще и вблизи раскаленной выпускной системы, оказалось не лучшим конструктивным решением!

Год назад французы рассказывали Леониду Голованову, как тщательно они адаптировали машину к российским условиям, накатывая тысячи километров по российским дорогам (AP №13, 2012). Не по тем, видать, ездили дорогам! Смеем заверить, что скоростная дорога автополигона по качеству покрытия ничуть не хуже большинства наших междугородных трасс, но именно здесь вылетевший из-под переднего колеса камешек снайперски пробил стенку абсорбера, попутно уничтожив его пластиковый защитный экран, причем вместе с креплением троса стояночного тормоза. Случайность? Но у коллег из журнала За рулем точно так же пострадал конструктивно схожий Citroen C4. За новые абсорбер, тросик, защиту и крепеж мы заплатили 3900 рублей.

Подвеску же французы и впрямь настроили неплохо. Peugeot не заставляет нервничать на булыжнике, приятен автомобиль и на «безлимитном автобане» полигона — ни раскачки, ни рысканий. Но счастье было недолгим. При пробеге около 12 тысяч километров пробега сдались уплотнения штоков задних амортизаторов, они начали «потеть», хотя способность держать удар утрачивали постепенно. Звоним дилерам, чтобы заказать новые амортизаторы, и тут удар чуть не хватил нас самих: за пару обычных двухтрубных амортизаторов нам выставили счет на 13735 рублей 22 копейки! Своего рода рекорд.

А вот отдать по 5400 рублей за каждую новую шину Michelin Energy Saver 215/55 R16 нам было не жалко, ведь «родные» шины были точно такими же и продержались более 14 тысяч километров, записав на счет Peugeot еще одно, на этот раз позитивное достижение наших ресурсных испытаний. Обычно мы обновляем «обувку» в полтора-два раза чаще.

Chevrolet Cobalt, например, защеголял новыми шинами Continental ProContact 195/65 R15 (по 3520 рублей за шину), слегка не дотянув до 10 тысяч километров, а шины Amtel Planet 185/65 R15 на Алмере полысели до индикаторов износа всего через шесть тысяч километров



Chevrolet Cobalt
Декоративные колпачки, закрывающие колесные гайки, держатся слабо и могут в любой момент потеряться — мы лишились уже трех



Грохот тормозных механизмов запрограммирован. Его источник — направляющие пальцы, при малейшем износе начинающие стучать о втулки в суппорте (место контакта показано стрелкой)

— вот тебе и экономия на их самой доступной цене в 2525 рублей!

Напомним, что отныне взамен изношенных мы ставим такие же шины (марка, модель, размерность), которыми был укомплектован новый автомобиль.

Печально, но финансовых вливаний успела потребовать и подвеска Алмеры. Уже к 10 тысячам километров сдались амортизаторы, а в сайлент-блоках балки задней подвески обнаружили трещины! Причем, в отличие от медленного увядания на Peugeot, амортизаторы Алмеры «пересохли» буквально на глазах, превратившись из демпфирующих элементов в декоративные.

Хорошо, что амортизаторы по-логановски и недорогие (по 2900 рублей за штуку), и недефицитные — Almera выбыла из марафона всего на пару дней. А вот с сайлент-блоками вышла неувязка — если подобные детали для соплатформенных Renault можно купить отдельно за несколько сотен рублей, то все как один дилеры Ниссана предложили нам приобрести сайлент-блоки... вместе с балкой, за 17 тысяч рублей! Отдельно, говорят, они не поставляются. В пред-



Chevrolet Cobalt
Нижняя точка в переднем свесе — ничем не защищенный сильфон выпускной системы



ставительстве Ниссана очень удивились сему факту и пообещали нам разнообразить перечень доступных запчастей и сайлент-блоками.

Мы, кстати, никак не ожидали, что проблемы с подвеской у Ниссана начнутся так скоро. Ведь родственники Алмеры по платформе B0, Renault Sandero и Renault Duster, прошли наш «ресурс» достойно. Даже после регулярных вылазок на тяжелое бездорожье Duster пришел к финишу, не потребовав замены ни одного элемента подвески (AP №22, 2012), а у Sandero только к концу дистанции протек один задний амортизатор той же фирмы Monroe и появились трещины в сайлент-блоках задней подвески (AP №1, 2012).

Выходит, что меньшим ресурсом подвески с более мягкими амортизаторами Almera расплатилась за отличную плавность хода — в этом смысле Nissan на большинстве дорог даже лучше своих соплатформенников, за которыми уже закрепилась репутация чуть ли не самых «всеядных» автомобилей в своем сегменте. Труднее Алмере даются только особо «выдающиеся» неровности, порой оставляющие следы на штатной защите

радует. Но почему не столь живуча логановская подвеска?

Или Chevrolet Cobalt. У него самый сообразительный в нашей троице «автомат», бодрый мотор, добротная подвеска. Даже «цельнопластиковый» салон вполне удобен, но разнофактурные элементы жесткого пластика, в отличие от родственника Aveo, подобраны безвкусно, под стать до сих пор источаемому ими запаху. А экстерьер... Понятно, почему на всех рекламных картинках Cobalt красуется филевой частью — лицом-то не вышел.

Перенесешь взгяд на Peugeot — просто писанный красавец! И в салоне чувствуешь себя человеком: мягкий пластик передней панели, приятная обивка, продуманная эргономика. Удобно! Но вот тяговитый мотор уверенно разгоняет Peugeot на первой передаче, а дальше... Дальше — долгая пауза, потом ощутимый толчок и только затем дело продолжит вторая передача.

Кстати, тот же недуг и у Алмеры. Может, хватит уже реанимировать бесконечными «апгрейдами» древнюю коробку AL4/DP0? Как же она портит впечатление от автомобилей!



Роман Черный
Водитель-механик Авторевю

Встречают по одежке... Вот и я на неказистый Cobalt сначала поглядывал свысока. А он-то не промах! Салончик, конечно, не ах, хотя «мотоциклетная» комбинация приборов радует глаз и даже интригует отсутствием указателя температуры охлаждающей жидкости. Для меня важнее то, что кресла мне удобны: спина не ноет даже в конце рабочего дня, почти целиком проведенного за рулем.

Хороша и подвеска, да и в целом поведение Кобальта на дорогах мне понравилось больше всего. «Одеть» бы его еще в кузов красавчика Aveo — и можно подумать о покупке.

Nissan снаружи приятнее, но что толку? К «внутренним ценностям» я могу отнести разве что большой запас пространства сзади и огромный багажник. Но в недешевом автомобиле нет даже примитивной магнитолы, в бесформенных сиденьях мне трудно выдержать и пару часов, мотор напрягает шумом, а древний «автомат» — нерасторопностью. Уныло.

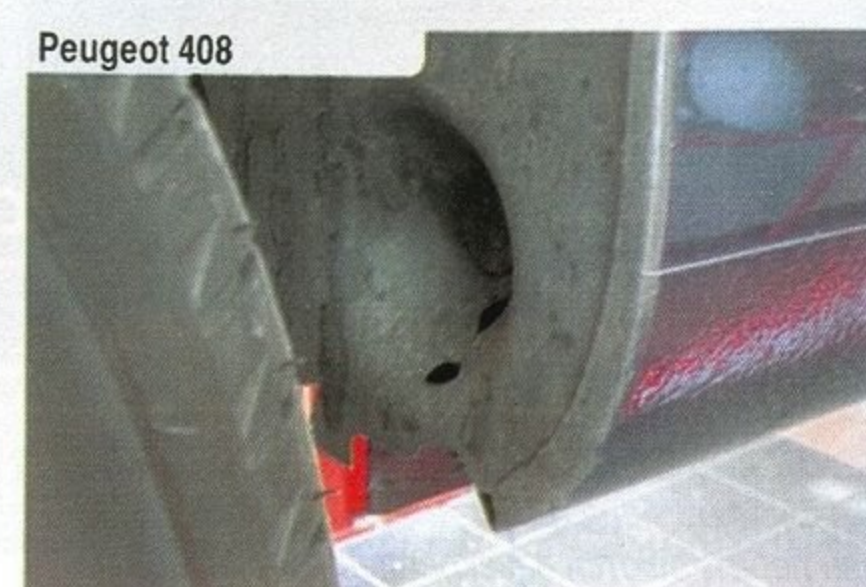
Эта же непредсказуемая и заторможенная коробка больше всего портит впечатление и от Peugeot. А ведь на фоне Nissan и Chevrolet он — словно французский аристократ, оказавшийся рядом с простоллюдинами. Радует глаз и интерьер. Если «по одежке», то Peugeot — лучший. А если «по уму», то его эксплуатация пока что выходит дороговатой.



Общий пробег составит 32000 километров. Он разбит на десять этапов, пять из которых машины пройдут налегке, а пять — с почти полной или полной нагрузкой



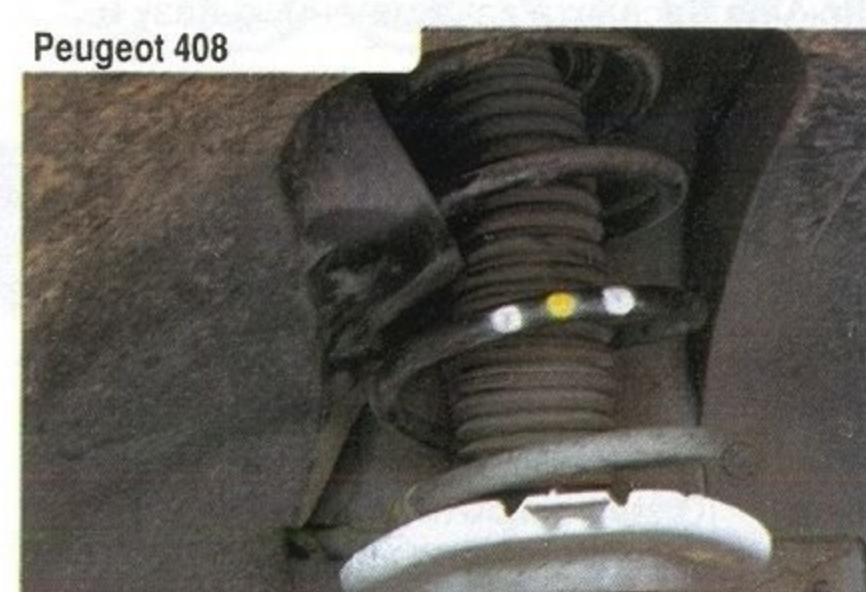
Peugeot 408
Резиновые защитные кольца передних тормозных шлангов протерли краску на лонжеронах до металла



Peugeot 408
Подкрылки сделаны из непрочного пластика и пробиваются камешками насквозь



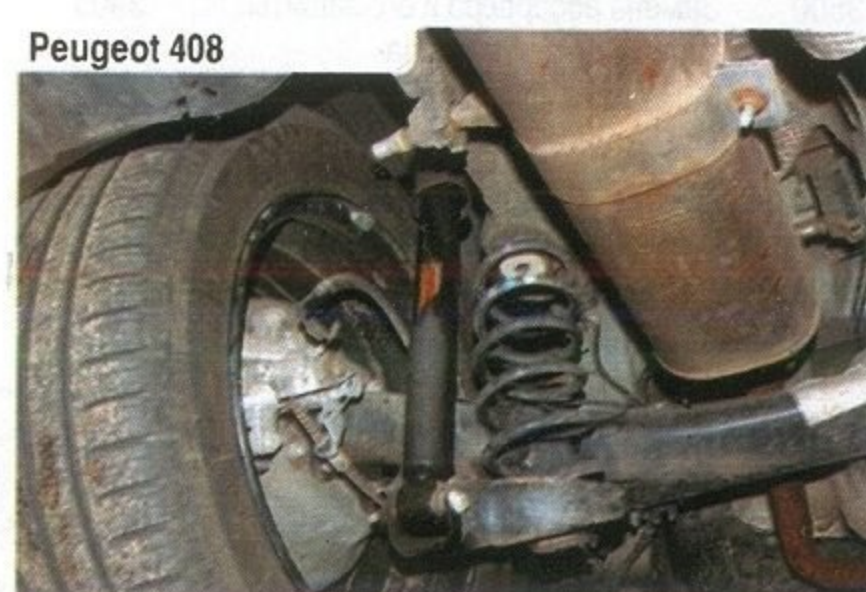
Peugeot 408
Пробитый абсорбер, его разлетевшаяся пластиковая защита, отвалившийся и измочаленный трос стояночного тормоза — все это последствия единственного попадания камня из-под собственного переднего колеса



Peugeot 408
Будьте внимательнее: у передних подкрылков — единственная верхняя точка крепления слабым пистоном. Отвисший подкрылок подхватывается пружиной и пытается порвать пыльник амортизатора



Peugeot 408
Стакан с картриджем масляного фильтра расположен неудачно: чтобы до него добраться, приходится снимать глушитель шума впуска



Peugeot 408
Даже после появления течи амортизаторы на протяжении 1000 км справлялись со своей задачей

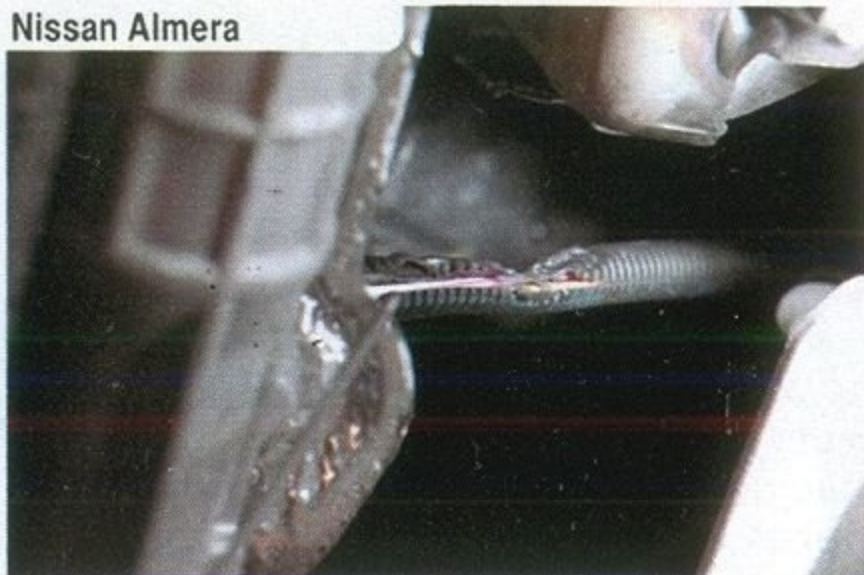


Петр Грибачев
Водитель-механик Авторевю

Я со своими симпатиями пока толком не определился — все три «ресурсные» машины производят неоднозначное впечатление.

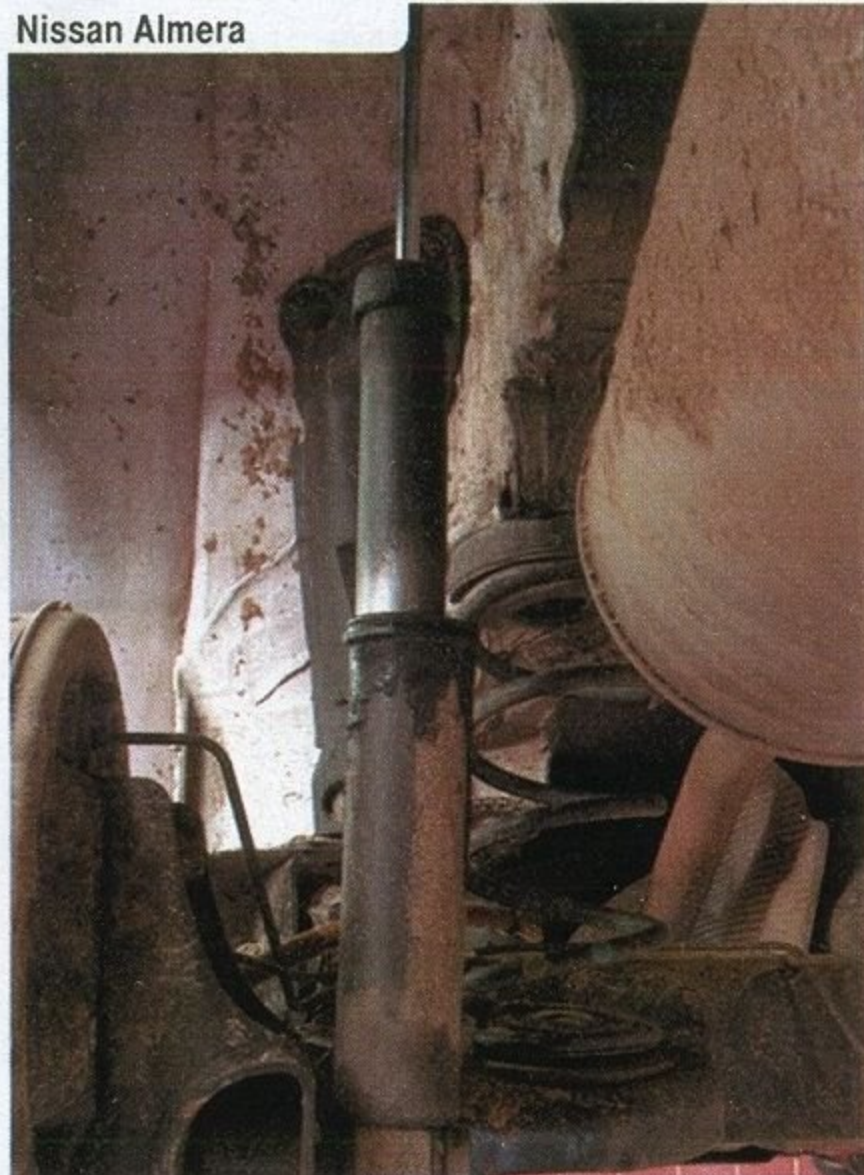
Вот Nissan Almera. Внешность, особенно в белом цвете, хороша. Но с ней разительно контрастирует салон — с куцым водителским сиденьем, большой и высоко задранной баранкой, загнанным вниз управлением микроклиматом... Захочешь, но не забудешь о Логане-отце. Хотя другое проявление этой наследственности, высокий ездовой комфорт, меня

Nissan Almera



Изоляция проводки кислородного датчика в моторном отсеке Алмеры расплавилась о впускной коллектор, а снизу проложена уязвимо — оболочка уже разрушилась

Nissan Almera



Задние амортизаторы после появления течи сразу пришли в негодность

Nissan Almera



Тормозные шланги при повороте колес сильно натягиваются (на фото), а в свободном состоянии перетираются незакрепленной средней частью о подрамник (место показано стрелкой)

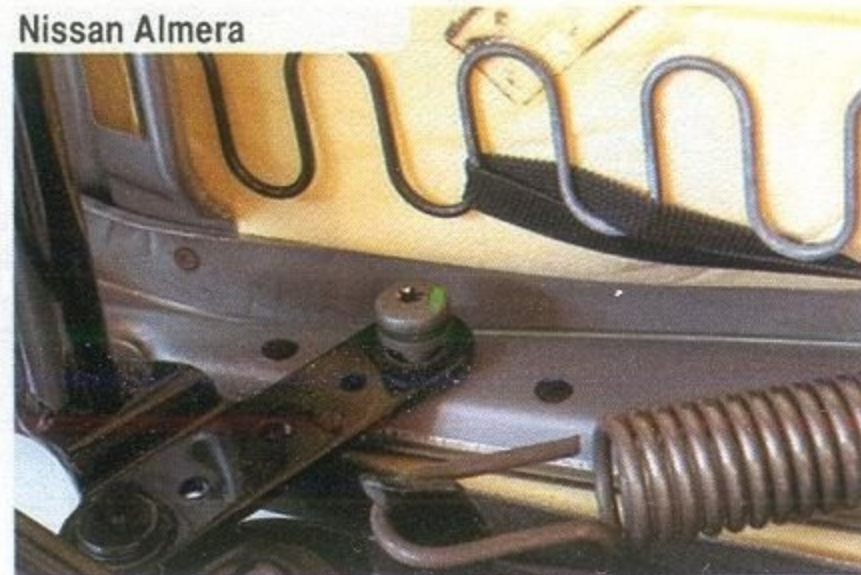
моторного отсека. Что ж, это почти неизбежная расплата за удлиненную базу и большие свесы.

К союзу кузова от «японца» Nissan Bluebird Sylphy с французской платформой

Nissan Almera

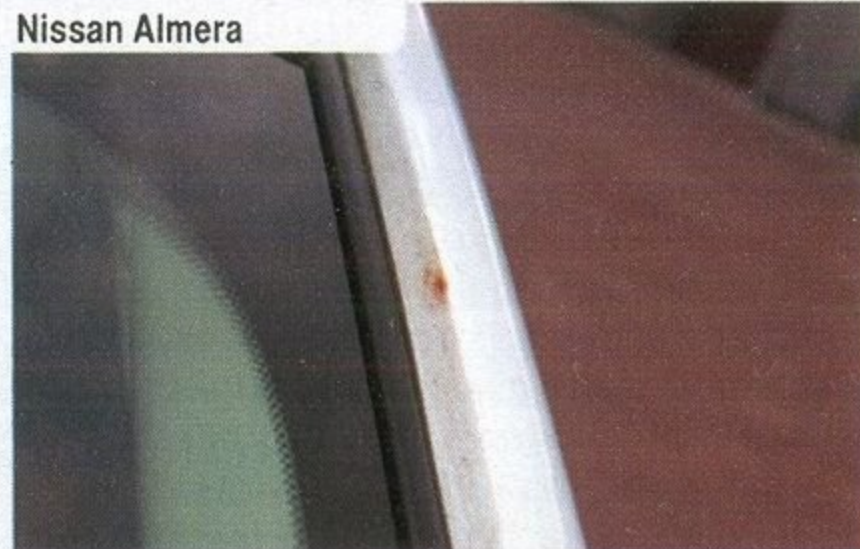


Nissan Almera

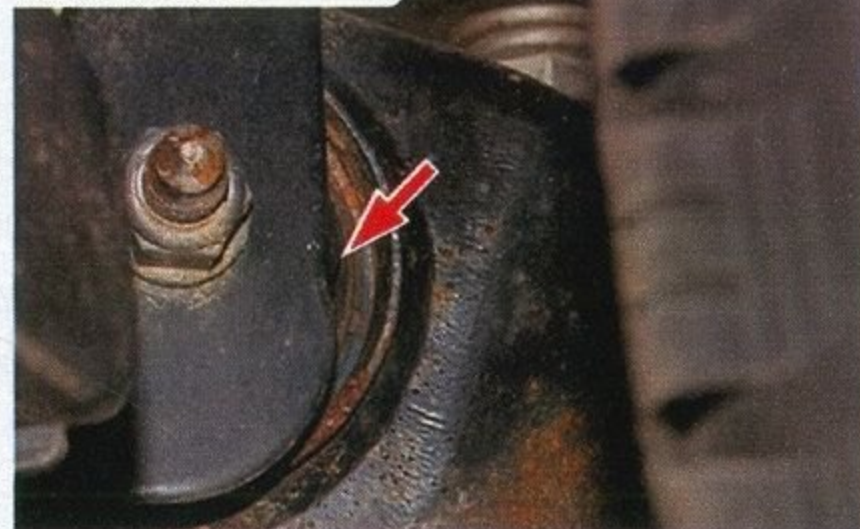


При сборке не был затянут один из болтов крепления водительского сиденья

Nissan Almera



Nissan Almera



В обоих сайлент-блоках задней подвески после 10 тысяч километров появились трещины (показаны стрелкой). И они продолжают расти!

Nissan Almera



Сколы на стойке лобового стекла быстро зацвели (на снимке слева), а возле заржавевшей насечки на крыше (фото справа) начала вспучиваться краска

Nissan Almera



Балка задней подвески с каждой стороны закреплена тремя болтами, а не четырьмя, как предполагают ее кронштейны

ВО есть и другие вопросы. Та же задняя балка, к примеру, крепится к лонжеронам шестью болтами вместо восьми на Renault, а две «лишние» пустые проушины торчат в задних арках — им не хватило места для крепления, днище кончилось...

А стоило ли экономить на длине передних тормозных шлангов? При крайних положениях вывернутых колес они натянуты как струна — того и гляди лопнут. И это еще не худший вариант: в первых партиях встречались машины со шлангами еще на сантиметр короче! Благо уже объявлена сервисная кампания: «короткие» шланги меняют бесплатно. А в московском представительстве нас заверили, что, во-первых, ни одного случая критичного повреждения «коротких» шлангов отмечено не было, а во-вторых, ни в сервисной сети, ни в розничной продаже таких шлангов больше нет.

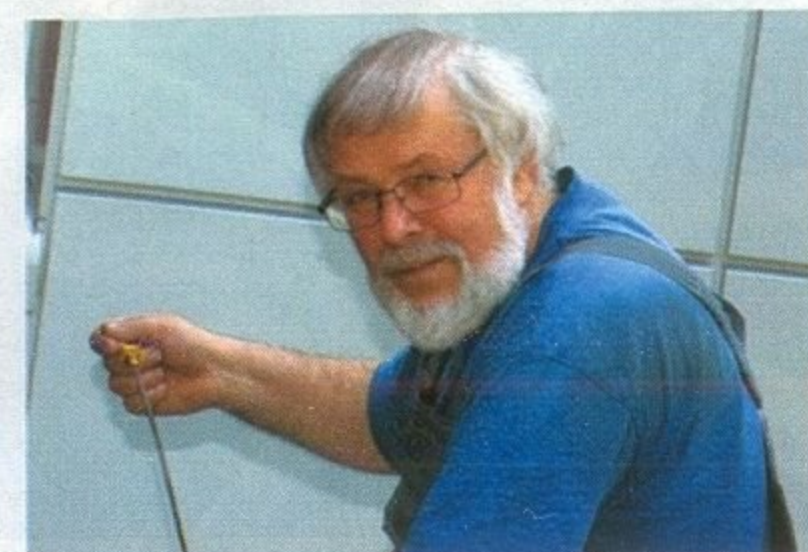
А кто додумался проложить проводку к кислородному датчику так, что в самом начале испытаний, через 2500 км, изоляция жгута оплавилась о выпускной коллектор, проводка замкнула, отчего засветился сигнал Check engine? Дядя Ваня как следует заизолировал провода и отодвинул их подальше от коллектора.

О том, кому адресовать вопросы о кривовато установленных бамперах и недотянутом болте крепления водительского сиденья, из-за чего через шесть тысяч

километров оно превратилось в кресло-качалку, мы догадываемся — контрактному сборщику, АвтоВАЗу.

К нему же, а заодно и к череповецким металлургам, направляем и вопрос по поводу коррозионной стойкости. Точнее, нестойкости. Из 60 часов, что машины должны провести в специальной камере с соляным туманом, они пока что подверглись лишь 24-часовой засолке. И если тарированные насечки на кузовах Peugeot и Chevrolet до сих пор остаются девственно чистыми, то надрез до металла на крыше Алмеры окрасился бурым цветом после первого же дождя, еще до визита в коррозионную камеру! Следом «потекли» сколы от камней около лобового стекла на крыше и на передней стойке, ржавчина проступила и на сварных швах панели передка. Оцинковка кузова и в этих местах Алмере бы точно не помешала. Напомним, что детали кузова штампуются в Тольятти из череповецкой стали.

Мы пока воздержимся от утверждений, что Nissan Almera — «проблемный» автомобиль, но на подступах к экватору испытаний вопросов к нему накопилось больше всего. А меньше всего нас пока что тревожил Chevrolet Cobalt. Peugeot 408 настораживает тем, что уже успел потребовать от нас вдвое больших расходов, чем на две другие машины. Но все самое интересное только начинается! □



Иван Шадричев
Эксперт Авторевю

Начало испытаний протекало благолепно, лишь на Алмере расплавилась изоляция неудачно проложенных проводов к лямбда-зонду. После починки пучка я отвел его подальше от выпускного тракта. Пока что живет. Ближе к трети пробега Ниссана потребовали замены задние амортизаторы: вышли из строя сальники и вытекла вся жидкость.

Процесс замены амортизаторов оказался неудобен — гайки штоков находятся в глубине багажника, за малым не в замкнутых коробах. Крутить их пришлось не только с перехватом, а и с переворотом ключа.

Следом и на Peugeot амортизаторы потекли, правда, процесс потери эффективности развивается не столь стремительно, как на Алмере.

В остальном — рутина, плановая замена масла с фильтрами да колодок передних. Но тут тоже есть нюансы: к примеру, лучший доступ к масляному фильтру у Peugeot получается, если отнять глушитель шума впуска. Потеря в пять минут, зато позволяет провести всю операцию чисто, не залив двигатель маслом.

Замена колодок очень быстра и проста, но бросилось в глаза, что на Peugeot накладки изнашиваются исключительно равномерно, на Кобальте же слева едва по миллиметру осталось, а справа — почти треть, с такими бы еще ездить да ездить.

К сожалению вылезла и другая болячка, характерная для автомобилей Chevrolet, — стук пальцев тормозных скоб. На скорость, как говорится, не влияет, но комфорт нарушает изрядно. Есть проблемы с тормозами и у Алмеры: перетираются передние тормозные шланги. Благо перетираются медленно — глядишь до конца испытаний и не потеряют герметичности, но конструктивное упущение налицо. Посоветовались с производителями, те благословили на дальнейшую езду (конструкторы, мол, не выявили опасности), однако же мне такой подход представился легкомысленным. Обслуживать же сей Nissan еще не доводилось, потому как межсервисный пробег ему положен в полтора раза больший, чем непристойно малый на Peugeot и Chevrolet. Зато износ шин у Ниссана самый быстрый — мало того что диаметр у них наименьший из троицы, так и качества они отвратительного. Дешевы, спору нет, так и в продаже их непросто найти: продавцы хором вещают, что такого, мол, не держим!

Расходы на автомобили

Chevrolet Cobalt		
Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
8050	ТО: замена масла (GM Dexos 2 5W30) и масляного фильтра	1470
9860	Замена шин Continental Conti Premium Contact 2 195/65 15	14080
Итого		15550
Peugeot 408		
Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
3500	Замена абсорбера и его защиты, троса ручного тормоза	3900
8010	ТО: замена масла (Total Quartz Ineo ECS 5W30) и масляного фильтра	2480
12450	Замена передних тормозных колодок	4710
13380	Замена задних амортизаторов	13735
14150	Замена шин Michelin Energy Saver 215/55 R16	21600
Итого:		46425
Nissan Almera		
Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
6030	Замена шин Amtel Planet 185/65 R15	10100
9500	Замена задних амортизаторов	5800
Итого		15900

Результаты измерений Авторевю

Измерения	Chevrolet Cobalt	Peugeot 408	Nissan Almera
Максимальная скорость, км/ч	176,1	178,6	170,6
Разгонная динамика	0—50 км/ч, с	4,1	4,8
	0—100 км/ч, с	12,6	13,8
	0—150 км/ч, с	32,4	34,1
Эластичность	на дистанции 400 м, с	18,9	19,7
	на дистанции 1000 м, с	34,7	35,6
	60—100 км/ч (3), с	7,3	7,5*
Выбег	60—100 км/ч (4), с	9,7	—
	80—120 км/ч (5), с	18,2	10,8*
	50—0 км/ч, м	493,8	633,5
Торможение	130—80 км/ч, м	779,1	1001,9
	тормозной путь, м	39,9	41,3
	замедление, м/с²	9,81	9,81
* В режиме Drive			

Расход топлива*

л/100 км



Peugeot 408	15,7
Chevrolet Cobalt	15,7
Nissan Almera	16,2

* Результаты получены в ходе ускоренных ресурсных испытаний Авторевю, методика которых предусматривает гораздо более «жесткие» режимы движения, нежели при «обычной» эксплуатации