



Солнце против Соляриса

Стартовавший весной новый виток наших ускоренных ресурсных испытаний в самом разгаре: Hyundai Solaris и Renault Sandero пересекли экватор марафона в 32 тысячи километров, каждый из которых приравнивается к трем километрам обычной эксплуатации. А у Фольксвагена Поло на горизонте уже маячит финиш дистанции! Серьезного ремонта ни один из трех автомобилей пока не потребовал, и все же кое-кому летняя жара пришлась не по вкусу.

Илья ХЛЕБУШКИН, Александр ВИНОГРАДОВ
Фото авторов

Самыми «скучными» новостями нас снабжает Volkswagen Polo: работа об автомобиле сводится к заправке топливом, смене шин и плановому обслуживанию. Причем ТО мы сделали уже во второй — и последний! — раз при пробеге 24 тысячи километров (напомним, что в рамках наших испытаний мы сокращаем межсервисные интервалы на 20%). Оставшиеся шесть тысяч километров Polo пройдет налегке, поскольку «груженую» часть испытаний он успешно преодолел. Почти не опасаясь спланировать, мы можем сказать, что Volkswagen Polo стал самым бесперебойным автомобилем из тех, что проходили наши испытания на надежность.

И все же в ближайшее время мы навестим дилерский центр: обновим софт блока управления электрохимического усилителя рулевого управления (хотя проблемы с уводом от прямолинейного движения миновали именно наш Polo, но бережного бог бережет), а еще — «перепрошьем» блок ABS (совмещение интенсивного торможения с режимом объездным маневром приводило к недостаточному увеличению тормозного пути).

Держится молодцом и Renault Sandero. Правда, после замены обоих передних ступичных подшипников (из-за износа нанесенных на них магнитных меток перестала работать ABS) автомобиль вновь потребовал вмешательства в тормозную систему: при пробеге 22 тысячи километров износился второй по счету комплект передних тормозных колодок (первый раз мы их заменили через 11 тысяч километров). Прежними остались не только интенсивность, но

и характер износа: накладки внутренних колодок срабатываются почти в два раза быстрее внешних (AP №11, 2011). Но были и отличия. На этот раз еще задолго до критического износа колодки начали греметь, а при замене выяснилось, что от колодок отвалились контактирующие с суппортами и поршнями прижимные пластины.

А еще нам не понравилось то, как на Sandero расположен масляный фильтр (Sandero, как и Solaris, прошел первое из двух плановых ТО при пробеге 12 тысяч километров). Неужели для фильтра нельзя было найти более удобное место, не заставляя протискиваться к нему мимо горячего выпускного коллектора? Фильтр можно было расположить, например, снизу, как на Солярисе, а еще лучше — сверху и на виду, как на Polo! В итоге, чтобы зацепить маленький фильтр, нам пришлось снимать тепловой экран коллектора.

Неровную дорогу подвеска Sandero по-прежнему переносит стойко, хотя

былой восторг от поведения Renault на булыжнике у испытателей поубавился, причем по субъективным причинам: набивка сиденья стала менее упругой, и на очередной кочке может от себя дать знать



После очередных посещений коррозионной камеры влияние соляного тумана по-прежнему заметно только у Hyundai — в местах надрезов краски на крыше



При высокой влажности без включенного кондиционера ветровое стекло Соляриса запотевает полностью



В двух из четырех мест упора запасного колеса в металлическое дно ниши багажника образовались сквозные трещины длиной 5–6 см

металлический каркас, Polo и Solaris пока в этом смысле ведут себя нежнее.

Но с Солярисом другая напасть: оказывается, что он плохо переносит жару! За бортом — за тридцать градусов. Если включен кондиционер, а скорость не превышает 50–60 км/ч, то столбик указателя температуры охлаждающей жидкости на глазок упорно ползет к красной зоне. Оказавшись перед выбором — либо охладить салон, либо двигатель, верные профессиональному долгу испытатели занимали сторону двигателя. И, конечно, вспоминали поговорку о том, что бесплатный сыр бывает только в мышеловке: форсированный до 123 л.с. мотор китайского производства из серии Gamma объемом 1,6 литра по-прежнему радует своей резвостью, но система охлаждения с такой мощностью не справляется и явно нуждается в доработке. Порой, чтобы спасти мотор от перегрева, приходилось не только отключать кондиционер, но и включать «печку»! С двумя другими машинами ничего подобного не происходило. Кстати, и сам кондиционер Соляриса охлаждает воздух так себе: при работающем на максимум вентиляторе и установленном на минимум регуляторе температуры «морозной свежести» в салоне не дожидаться. А вот в дождь без кондиционера никак: лобовое стекло запотевает даже при максимальном обдуве и, само собой, при выключенной рециркуляции.

После 13 тысяч километров третья передача стала включаться со все большим усилием, а вскоре процесс начал сопровождаться хрустом. Конечно, десятки тысяч переключений вверх и вниз — серьезная нагрузка, и ее на наших испытаниях выдерживают не все коробки передач. Проблемы возникали у прошедших «ресурс» Фиата Альбеа (AP №21, 2009) и Лады 4x4 (AP №18, 2010) — но, в отличие от Hyundai, они проявились не на середине дистанции, а ближе к финишу! В результате «карусельного» обгона дилерских отделов запчастей мы выяснили, что только сам синхронизатор (в его виновности у нас сомнений нет) обойдется примерно в 5000 рублей, а ждать поставки деталей нужно около двух недель. Ждем — и по старинке переключаемся с двойным выжимом сцепления.

Мы не раз жаловались на излишне мягкие задние амортизаторы Соляриса, не дающие расслабиться ни на булыжнике, ни на булыжнике. В итоге расквашенная кузовная и бесконечные пробои утомили не только нас: через 15 тысяч километров в металле днища багажника, в ме-



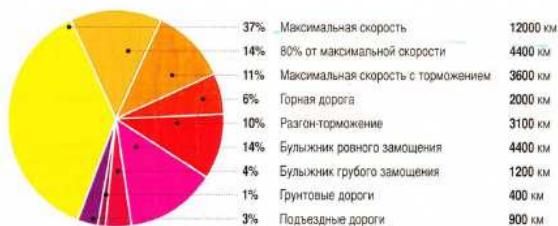
Есть перегрев! На шкале термометра Соляриса еще осталось незаполненное деление, но пиктограмма сообщает о недопустимой температуре охлаждающей жидкости: 122–127 градусов



Внешне новые, более жесткие задние амортизаторы Mando отличаются от прежних желтой меткой и последней цифрой кода (1 вместо 0)

ТЕСТ НА НАДЕЖНОСТЬ

АВТОРЕВЮ



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

стах упора запасного колеса, образовались две симметричные трещины. Но есть и радостная весть: отныне на все выпускаемые на заводе под Питером Солярисы ставят более жесткие задние амортизаторы, а недавно такие же амортизаторы мы установили и на наш «ресурсный» Solaris, тем более что они, и без того излишне мягкие, заметно сдали. Нам новые амортизаторы достались «по блату» (в дилерских центрах их пока не хватает), что не помешало включить их цену в стоимость затрат. Впрочем, если амортизаторы все же будут менять в рамках отзывной кампании (о чем мы, увы, предварительно сообщили в предыдущем отчете о ресурсных испытаниях в АР №14, 2011), мы с радостью вычеркнем их из таблицы расходов.

Дядя Ваня Шадринев ставит новые амортизаторы, мы выезжаем на бульварик... Совсем другое дело! Конечно, потряхивать стало больше, в салоне сильнее заголосил пластик, но за три «пристрелочных» круга — ни одного пробоа! А главное, исчезла опасная раскачка кузова. Почти нет ее и на асфальте: автомобиль стал гораздо собраннее, что особенно радует в поворотах и на относительно высоких скоростях.

Марафон продолжается. □



Изначально тормозные колодки и их прижимные пластины на Sandero составляли единое целое

Для нашего Polo и прокол колеса — событие. Пробивать шины гвоздями и саморезами нам доводилось уже не раз, но чтобы камнем...



Затраты на обслуживание и ремонт, руб

Volkswagen Polo (пробег 25000 км)	Шины Кама Евро 236 (185/60 R15)	9400
	Шины Yokohama A-Drive (185/60 R15)	12400
	Шины Amtel Planet K 257 (185/65 R15)	10680
	Шины Dunlop Sport 9000 (195/65 R15)	13780
	ТО-1 (Mасло Shell Helix Ultra 5W40, масляный фильтр)	2140
Renault Sandero (пробег 18000 км)	ТО-2 (Mасло Castrol SLX Long Life 5W30, масляный фильтр, свечи зажигания, воздушный фильтр, салонный фильтр)	5980
	Итого	54580
	Шины Кама 204 (185/70 R14)	8200
	Шины Amtel Planet K288 (185/70 R14)	9880
	Шины Кама Евро 236 (185/70 R14)	8100
Hyundai Solaris (пробег 16000 км)	Передние тормозные колодки (дважды)	3780
	Диагностика АБС (дважды)	2150
	Подшипник ступицы (2 шт)	6000
	ТО-1 (Mасло Elf Evolution 5W30, масляный фильтр, воздушный фильтр, салонный фильтр)	3330
	Итого	41440
Renault Sandero (пробег 16000 км)	Шины Dunlop SP Sport (185/65 R15)	12040
	Шины Michelin Energy и Кама Евро 236 (185/65 R15)	13360
	Шины Cordiant Comfort и Кама Евро 236 (185/65 R15)	10360
	Задние амортизаторы	9600
	ТО-1 (Mасло Shell Helix Ultra 5W40, масляный фильтр)	1850
	Итого	47210

Средний расход топлива, л/100 км

Volkswagen Polo (бензин АИ-95)	10,8
Hyundai Solaris (бензин АИ-95)	11,3
Renault Sandero (бензин АИ-95)	12,0

0 2 4 6 8 10 12 14



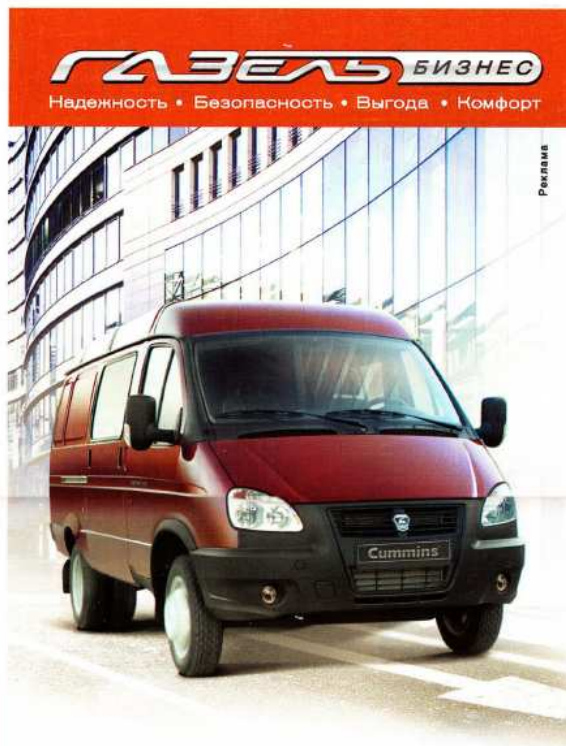
У Соляриса масляный фильтр доступен только снизу, но менять его гораздо удобнее, чем на Sandero



На Polo масляный фильтр установлен так, что лучше не придирайтесь



Масляный фильтр у Sandero расположен очень неудобно — вплотную к выпускному коллектору (на фото экран коллектора снят)



Реклама

**СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ:
7 МЕСТ ПО ЦЕНЕ ТРЕХ**

**выгода
40 500 руб.³**



- Расход топлива 10,3 л¹
- Межсервисный интервал 15 000 км
- ТО от 3800 руб.²
- Оцинкованные детали основания кузова
- Двигатели: бензин (2,9л), дизель (2,8л)

ГРУППА ГАЗ
www.azgaz.ru

Клиентская служба:
8-800-700-0-747
(звонок по России бесплатный)

1. Консольный расход топлива (при движении с постоянной скоростью 90 км/ч, для авто Газель Бизнес АИ-95, 2,9 л, 100 км/ч).
2. Для авто Газель Бизнес АИ-95, 2,9 л, 100 км/ч, на пробеге 15 000 км, для автомобилей Рено, кроме Мекко, Сани Гелардиз, Аргентина.
3. Выпуск на рынок ГАЗ. Для авто Газель Бизнес-402, 2,9 л, 100 км/ч, в исключении «эксплуатационный ресурс» — продолжительность 7 лет. Подробности на сайте azgaz.ru. Газель: производство России. © 07.08.2011 по 31.12.2011