

Mazda 626, Nissan Primera, Ford Mondeo и Opel Vectra: Исключение из правил

Существует стереотип, что японские автомобили надежнее немецких. Попробуем в очередной раз проверить это утверждение, сравнив четыре модели D-класса – двух «японцев» и двух «немцев».



Гости нашего обзора – «японцы» Mazda 626 (GF), Nissan Primera (P144) и «немцы» – Ford Mondeo, Opel Vectra (B). Каждая модель представлена несколькими модификациями, но в Украине наибольшей популярностью пользуются версии с кузовом седан, именно их мы и сравним.

Для приобретения какого-либо из сегодняшних участников обзора нужно располагать суммой от \$7400 (столько на отечественном авторынке просят за самую старую Vectra) и до \$18500 (так оценивают наиболее «свежую» 626-ю). Если же сравнить машины одинаковых годов выпуска, то выяснится, что опять-таки самая дорогая модель «шестьсот двадцать шестая» – в среднем она на \$1-2 тыс. дороже. Остальные стоят практически одинаково, и цена их в основном зависит не от модели, а от техсостояния и комплектации конкретного экземпляра.

Японцы – просторнее

Замечаний к коррозионной стойкости какой-либо модели нет – кузова всех машин хорошо защищены и не имеют характерных слабых мест. Наличие ржавчины – свидетельство того, что данная деталь была повреждена и некачественно отремонтирована.

Наиболее комфортными и просторными салонами для пятерых членов экипажа отличаются оба «японца». К тому же они, как правило, укомплектованы богаче своих немецких конкурентов. Вместе с тем салон «шестьсот двадцать шестой» – самый функциональный (см. фото). А вот к салонам «немцев» есть замечания. Так, доступ на галерку Mondeo наименее удобен – дверной проем сверху заужен задней стойкой, а снизу зажат выступающей аркой колеса. Существенный недостаток Vectra – наименьший запас места для ног пассажиров, сидящих сзади. Кроме того, широкие передние стойки немного ограничивают обзорность при боковых маневрах.



На фоне конкурентов интерьер Mondeo выглядит самым простеньким. Хотя претензий к качеству его исполнения, материалам и эргономике передней части салона нет.



Колесная база Mondeo наибольшая, но это не отразилось на пространстве для ног задних пассажиров.



Салон Mazda 626 самый функциональный – только в ней спинка переднего пассажирского сиденья откидывается вперед, благодаря чему можно получить удобный столик или перевозить длинномеры.



Благодаря грамотной компоновке салон 626-й получился достаточно просторным и удобным для всех пятерых членов экипажа.



Внутри Primera может удивить система вентиляции – дефлекторы обдува центральной консоли способны забирать прохладный воздух снаружи, тогда как остальные дают теплый воздух из «печки».



По простору и комфорту салон Primera схож с 626-й. Покупателей также привлечет богатая комплектация обоих «японцев».



В целом замечаний к качеству салона Vectra нет, правда, иногда владельцы даже «свежих» машин жалуются на скрип передних сидений при проезде неровностей.



Запас места для ног задних пассажиров у Vectra получился меньше, чем у всех остальных участников обзора.

Надежны не все...

Наиболее беспроblemные – бензиновые силовые агрегаты Mazda 626. Как показал отечественный опыт эксплуатации, они не имеют характерных проблем. А вот от покупки турбодизельной версии «шестьсот двадцать шестой» лучше отказаться – она плохо «переваривает» отечественную солярку, которая быстро «убивает» топливную аппаратуру. Большинство ее деталей не ремонтируются, а новые найти проблематично, так как двигатель оснащался аппаратурой японской фирмы Denso, представительств которой мало. Мыть моторы Mazda 626, особенно версий до 1999 года, нужно очень аккуратно – водой легко залить электронный разъем подключения блока управления ABS, что может привести к выходу этого узла из строя. Позже местоположение блока изменили.

Не отличается надежностью и 2,0-литровый турбодизельный агрегат Primera. Он подвержен перегревам, к тому же после пробега в 100 тыс. км в рубашке охлаждения головки блока цилиндров нередко появляются трещины. Правда, автомобили с таким мотором встречаются редко. Слабое место всех бензиновых агрегатов Primera – датчики положения распредвала и коленвала. Они часто отказывают. Хотя при установке деталей нового образца проблема отпадает. В 2,0-литровом двигателе долговечностью не отличается гидронатяжитель цепи ГРМ (в среднем служит 100–150 тыс. км). В это же время могут потребовать замены подушки двигателя.

Не особо много проблем отмечено в агрегатах Mondeo. Так, в моторах объемом 1,6 л (90 л. с.), 1,8 л (116 л. с.) и 2,0 л (131 л. с.) нередко подтекает масло из-под датчика давления масла, а после пробега в 150–200 тыс. км теряют герметичность сальники коленвала. Все бензиновые двигатели оборудованы аварийной системой, отключающей бензонасос при резких ударах. При езде по нашим дорогам иногда приходится выключать сработавшую систему.

Неисправности в двигателях Vectra возникают главным образом из-за использования некачественного топлива. Так, по этой причине в бензиновых моторах Vectra возникают проблемы с выпускным коллектором – из-за того, что отработавшие газы имеют повышенную температуру, они перегревают коллектор, что приводит к его деформации и появлению трещин. 1,6-литровые «16-клапанники» нередко требовали ремонта головки блока цилиндров. В моторах объемом 1,8 л (116 л. с.) и 2,0 л (136 л. с.) из-за засорения нагаром отказывает клапан холостого хода. Во всех двигателях (бензиновых и дизельных) отмечены выходы из строя системы рециркуляции отработавших газов.



Практически все автомобили отличаются достаточно вместительными грузовыми отсеками, поэтому подойдут хозяйственным автолюбителям. Хотя Primera боится перегрузок. Как ни странно, но наименьший багажник оказался у Ford Mondeo.



Проблемная «механика»

Все участники обзора, как правило, – переднеприводные автомобили. Правда, в арсенале Mondeo и «шестьсот двадцать шестых» имеются еще и полноприводные модификации, но найти их в Украине почти нереально.

Самыми надежными зарекомендовали себя коробки передач (механические и автоматические) Mondeo и Mazda 626 – каких-либо серьезных проблем в них не отмечено. Особенность сцепления Mondeo – выжимной подшипник чаще выхаживает меньший срок службы, нежели ведомый диск сцепления. Если в процессе эксплуатации «шестьсот двадцать шестая» больше стоит, чем ездит, тогда может поржаветь и начать подклинивать механизм привода переключения передач.

При грамотной эксплуатации не возникает проблем также с бесступенчатым вариатором Primera – CVT и с гидромеханическим «автоматом» Vectra. А вот «механика» обеих автомобилей может доставить неприятности. Так, у Vectra со временем разбивается втулка кулисы переключения передач и может потерять герметичность сальник кулисы. А вот в МКП Primera проблемы куда серьезнее – сервисмены припомнили случаи ремонтов КПП при пробеге свыше 150 тыс. км по причине выхода из строя ее подшипников.



Ford Mondeo 1996–2000 г. в.
от \$7 500 до \$13 400



Mazda 626 (GF) 1997–2002 г. в.
от \$9 800 до \$18 500



Nissan Primera (P144) 1999–2001 г. в.
от \$11 500 до \$13 700



Opel Vectra (B) 1995–2001 г. в.
от \$7 400 до \$13 800

Дорого и ненадежно?

Наиболее долговечна подвеска у Mazda 626 – большинство деталей передка могут прослужить до 100 тыс. км, а задка – до 150–200 тыс. км. Наименьший срок службы «ходовой», как это ни странно, у второго «японца» – Primera. Так, передок в среднем придется «перебирать» каждые 30–40 тыс. км. Возникли проблемы и с задней полузависимой балкой Primera – при частых перегрузках или попадании в большие ямы ее сайлент-блоки выходят из строя. Конструктивно они выполнены несъемными, и их возможно заменить только вместе со всей балкой (новая – около 4500 грн.). У Mondeo передняя и задняя подвески в среднем «выхаживают» почти 100 тыс. км. Меньше (50–60 тыс. км) служат только стойки стабилизаторов. Столько же «ходят» и стойки второго «немца», зато передок способен продержаться 100–150 тыс. км, а вот задняя «многорычажка» на наших дорогах служит около 60 тыс. км.

Что касается стоимости ремонта «ходовой», то дороже всего будет привести в порядок подвеску обоих «японцев» – у них впереди и сзади «шаровые» и «резинки» интегрированы в рычаги. А вот у «немцев» обслуживание обходится дешевле – некоторые «расходники» можно поменять отдельно.

Как показал опыт эксплуатации, самое беспроблемное рулевое управление у «шестьсот двадцать шестой». Даже наконечники рулевых тяг на наших дорогах способны выдержать пробег до 100 тыс. км. У всех же остальных машин этот узел способен создать проблемы. Так, у Mondeo при пробегах свыше 150 тыс. км были отмечены течи сальников рейки, а наконечники рулевых тяг служат всего 50–60 тыс. км. У Primera со временем разбивается втулка рейки и пара шестерня–рейка. Кроме того, могут потерять герметичность сальники рейки. И что плохо – «рулевое» сделано неразборным, отремонтировать его нельзя и даже нет возможности заменить рулевые тяги. В Vectra с большим пробегом (за 200 тыс. км) разбивается втулка рулевого механизма и были отмечены течи сальников рулевой рейки и насоса усилителя. Благо, что рейка ремонтпригодна.

Замечания к тормозам можно предъявить только Mondeo – в версиях, оснащенных задними «барабаниками», может выйти из строя механизм самоподвода колодок.

Разрушить стереотип

Справедливо ли утверждать, что японские автомобили надежнее немецких? Судя по отечественному опыту эксплуатации «японцев» – Mazda 626 (GF) и Nissan Primera (P144), а также «немцев» – Ford Mondeo и Opel Vectra (B), однозначного ответа нет. Достоинно выдержала проверку только одна модель из Страны восходящего солнца – «шестьсот двадцать шестая». Этот автомобиль действительно можно назвать «крепким орешком», который к тому же обладает отличным соотношением важных потребительских качеств, благодаря чему Mazda 626 удалось набрать наибольшее количество итоговых баллов – 40 (см. табл.). А вот второй «японец», наоборот, – худший среди участников нашего обзора и по надежности «проигрывает» всем остальным: немало его узлов и агрегатов отличаются невысоким сроком службы. В итоге Primera стала аутсайдером – всего 27 баллов.

Среди немецких моделей пальму первенства получил Mondeo – 31 балл (соответственно, второе место на пьедестале), хотя и с большим отставанием от лидера. На третьем месте Vectra – 29 баллов. Обе эти модели близки по «духу» – нацелены на прагматичных покупателей, которые выбирают транспортное средство, главным образом ориентируясь на его практичность, стоимость автомобиля и его содержания. Как показывает практика, Mondeo немного надежнее Vectra, но последнюю у нас любят больше – она привлекательней и динамичней.



Ford Mondeo. Рейтинг «Автоцентра» 2

Плюсы

- Невысокая стоимость обслуживания
- Неприхотливые двигатели
- Беспроблемные коробки передач

Минусы

- Неудобный доступ на галерку
- Наименьший багажник
- При больших пробегах теряют герметичность сальники коленвала и датчик давления масла
- Недолговечное рулевое
- Возможен выход из строя механизма самоподвода колодок (в «барабаниках»)

Mazda 626 (GF). Рейтинг «Автоцентра» 1

Плюсы	Минусы
<ul style="list-style-type: none"> • Наиболее просторный и функциональный салон • Богатая комплектация многих версий • Самые бесперебойные двигатели • Большой ресурс подвески • Надежное рулевое 	<ul style="list-style-type: none"> • Высокая рыночная стоимость • Турбодизель плохо «переваривает» отечественную солянку • При нечастой эксплуатации подклинивает механизм переключения передач • Дорогостоящее обслуживание подвески

Nissan Primera (P144). Рейтинг «Автоцентра» 4

Плюсы	Минусы
<ul style="list-style-type: none"> • Многие версии хорошо укомплектованы • Удобная организация системы перераспределения воздушных потоков • Надежный вариатор CVT 	<ul style="list-style-type: none"> • Неудачный турбодизельный мотор • Неудачны гидронатяжитель цепи ГРМ и подушки двигателя (2,0 л/140 л. с.) • Выход из строя подшипников в МКП • Наименьший срок службы «ходовой» и высокая стоимость ее ремонта • Неудачные рулевая рейка и задняя балка

Opel Vectra (B). Рейтинг «Автоцентра» 3

Плюсы	Минусы
<ul style="list-style-type: none"> • Доступная стоимость запчастей и обслуживания • Большой выбор подержанных машин • Бесперебойный «автомат» 	<ul style="list-style-type: none"> • Возможны проблемы с выпускным коллектором • Неудачны задняя «многорычажка» и «рулевое» • Разбивается втулка кулисы КП, «течет» сальник кулисы • Выходы из строя системы рециркуляции отработавших газов и регулятора х. х. (1,8/116 л. с. и 2,0/136 л. с.)

Цены на новые неориг. запчасти, грн.	Ford Mondeo	Mazda 626 (GF)	Nissan Primera (P144)	Opel Vectra (B)
Передн. торм. колодки	180	200	190	115
Задн. торм. колодки (диск./бараб.)	235/255	150/—	250/365	100/200
Воздушный фильтр	35	50	65	40
Топливный фильтр	90	100	94	85
Масляный фильтр	25	35	40	20
Амортизатор передн./задн.	405/405	500/325	410/450	320/195
Подшипник передн./задн. ступицы	170/360	250/500	210/600	165/545
Сцепление (комплект)	800	950	1025	1000
Автомобили	Ford Mondeo	Mazda 626 (GF)	Nissan Primera (P144)	Opel Vectra

Общие данные

Тип кузова	седан	седан	седан	седан
Дверей/мест	4/5	4/5	4/5	4/5
Габариты, Д/Ш/В, мм	4560/1750/1420	4590/1710/1430	4520/1715/1410	4495/1710/1410

База, мм	2705	2610	2600	2635
Масса снаряж./полная, кг	1220/1780	1190/н. д.	1235/1725	1172/1700
Объем багажника, л	470	500	490	500
Объем бака, л	61	64	60	60

Двигатели

Бензиновые 4-цилиндр.:	1,6 л 16V (90 л. с.), 1,8 л 16V (116 л. с.), 2,0 л 16V (131 л. с.)	1,8 л 16V (90 л. с.), 1,8 л 16V (101 л. с.), 2,0 л 16V (116 л. с.), 2,0 л 16V (136 л. с.)	1,6 л 16V (99 л. с.), 1,8 л 16V (114 л. с.) 2,0 л 16V (140 л. с.)	1,6 л (75 л. с.), 1,6 л 16V (101 л. с.), 1,8 л 16V (116 л. с.), 1,8 л 16V (125 л. с.), 2,0 л 16V (115 л. с.), 2,0 л 16V (136 л. с.), 2,2 л 16V (140 л. с.)
6-цилиндр.:	2,5 л 24V (170 л. с.), 2,5 л 24V Turbo (205 л. с.)	2,5 л 24V (200 л. с.)	нет	2,5 л 24V (170 л. с.), 2,6 л 24V (170 л. с.)
Дизельн. 4-цилиндр.:	1,8 л Turbo (90 л. с.)	2,0 л Turbo (110 л. с.)	2,0 л Turbo (90 л. с.)	1,7 л Turbo (82 л. с.), 2,0 л 16V (82 л. с.), 2,0 л 16V Turbo (101 л. с.), 2,0 л 16V Turbo (101 л. с.), 2,0 л 16V Turbo (101 л. с.)

Трансмиссия

Тип привода	передний или полный	передний или полный	передний	передний
КП	5-ст. мех. или 4-ст. авт.	5-ст. мех. или 4-ст. авт.	5-ст. мех. или бесст. вариатор	5-ст. мех. или 4-ст. авт.

Ходовая часть

Тормоза передние/задние	диск. вент./ бараб. или диск. вент./ диск.	диск. вент./диск.	диск. вент./бараб. или диск. вент./диск.	диск. вент./бараб. или диск. вент./диск.
Подвеска передняя/задняя	незав./ незав.	незав./ незав.	незав./полузав.	незав./ незав.
Шины	195/65 R15, 205/55/ R15	185/65 R15, 195/60 R15	185/65 R14, 195/60 R15	185/70 R14, 195/55 R15

Рейтинг «Автоцентра». Оценка участников обзора *

Кузов/ Багажник (коррозионная стойкость и др./ функциональность, объем)	4/3	5/5	4/4	4/5
Салон (качество удобство, обзорность, комфорт, вместительность, практичность)	3	5	4	3
Двигатели/КП (надежность, неприхотливость, возможность выбора, стоимость)	4/5	5/5	3/3	2/4

обслуживания)				
Подвеска/Рулевое/Тормоза (долговечность, беспроблемность, стоимость обслуживания)	4/4/4	5/5/5	2/2/5	3/3/5
Всего баллов	31	40	27	29

*Максимальная оценка по каждой категории – 5 баллов

Юлий Максимчук

Фото Владислава Бойко и Андрея Яцуляка

Редакция благодарит СТО «Виннер Автомотив», «Mazda Auto International», «Автоцентр Голосеевский» и ООО «УкрАвтоЗА3-Сервис» за помощь в подготовке материала