

Готов более менее осознанно написать небольшой отчет об эксплуатации TLC 76 с 1GR (бензин 4,0 литра).

Разделяю его на две части: двигатель и тепло.

Общие исходные данные:

Резина 285/75/16, зима, липучка, бридж. Задний привод. Хабов нет. Все кроме резины в стоке. Нет ни каких картонок в радиаторе. Загрузка 2 человека и около 120 кг в багажнике. Температура за бортом от – 25 до – 30 (в зависимости от рельефа). Бензин А95. Машина не обкатана.

Двигатель.

При езде по городу езда в основном на 4 передаче, скорость движения от 40 км/час (за исключением пробок конечно). После 60 км/час 5 передача. Обороты от 1000 до 2000.

С места в основном на 2 передаче, т.к. первая очень короткая, лень лишний раз дрыгать ногой. Не глохнет.

За городом. По незагруженной трассе рельеф 50% равнинная местность 50% горная местность (ну не Кавказ конечно, но с перевалами – Саяны в р-не КВХ Красноярск). Движение практически все время на 5 передаче. Обгон, в том числе и в подъем с ускорением с 60 км/час. Переключение на более низкую передачу только на перекрестках (кольцах) и на очень крутых поворотах (чуть ли не 180 градусов).

Ускорение уверенное и на скорости выше 120 км/час.

Колокольчик пищит только на переходе 120, потом молчит. Больше 130 не ехал, не обкатана, но с повышением скорости сильно нарастают аэродинамические шумы. Не хватает 6 передачи. На скорости 120 или чуть больше обороты около 3000. Проблема не в оборотах как таковых (бензинке не страшно) а в том, что будет повышенный расход топлива.

Про температуру в салоне.

Как я и предполагал на скорости ситуация с теплом изменилась. Если в городском режиме печка на 2 положении вентилятора создает вполне комфортную температуру, то на скорости на 1 положении вентилятора со стороны двери, как у водителя так и у пассажира, сильно тянет холодом. На 3 положении сильно жарко ногам. На втором положении так скажем свежо но более комфортно из трех. Направление обдува в ноги (не менял). Положение отопителя на максимуме (не менял умышленно). Лобовое стекло не обмерзает, но в местах с туманом подергивается легкой дымкой в верхних углах, (проходит само со снижением скорости, без переключения направления обдува).

Так что я думаю, что пассажирам второго ряда, как и в дизелях без второй печки не обойтись.

В связи с частыми обращениями по поводу эксплуатации TLC 76 с 1GR готов чуть добавить информации по его эксплуатации. (Надеюсь, автор темы возражать не будет.)

Информация основана на личных впечатлениях и не является экспертной оценкой.

Чаще всего спрашивают о расходе топлива. Мне если честно этот вопрос не совсем понятен. Я считаю, что этот параметр определяет не только двигатель, но и стиль вождения.

Тем не менее по расходу:

При езде за городом с прицепом (один снегоход), в режиме догоняющего, но при этом не быстрее 130 км/час в легко холмистой местности, получилось 19 л/100 км. Динамика езды при этом ухудшилась, обгон после снижения скорости без переключения на более низкую передачу уже не получается (особенно в подъем).

При езде за городом с прицепом (два снегохода) в спокойном режиме (ехал первым), скорость не более 120 км/час, рельеф тот же, расход вырос не значительно (снова стал 20 л/100 км), но динамика ухудшилась значительно. Уже без обгона в более менее крутой и затяжной подъем без переключения на более низкую передачу (вплоть до 3) ехать тяжело.

С прицепом по рыхлому снегу чуть более пол колеса, вне дороги, ехать не хочет, в том числе на пониженной передаче – вязнет. Помогут ли блокировки не знаю, сейчас их нет.

За городом без прицепа далеко пока не ездил.

По городу расход не моему впечатлению не уменьшился (около 20л/100 км). Это при более менее спокойной езде.

В отличие от T4R 185 на гребенке зад не переставляет.

Сравнивать с T4R 185 или Прадо не совсем корректно – слишком разные машины. На последних езда по городу и трассе на мой взгляд на много комфортней (если еще и на автомате).

Жестким он мне не кажется (из за рессор). Он даже более валкий по сравнению с T4R 185 и Прадо (особенно в поворотах). Но не загруженный подкидывает зад на лежащих полицейских. С полным баком ездить приятнее, как ни как 130 литров.

Радиус поворота не реально большой (мосты дают о себе знать).

Это все на 33 резине, пробег на сегодня 5 000 км.

Пока все.

Поездка в Туву (машина не загружена):

Кр-ск – Минусинск: 426 км 62 литра 14,55 л/км

Минусинск – Кызыл: 384 км 57 литров 14,84 л/км в основном горная дорога подъемы до 1600 метров, асфальт.

Кызыл – Тоора Хем и обратно: 445 км 65 литров из них 140 км ровного асфальта, остальное горная каменистая дорога с подъемами до 2000 м, в основном 2 и 3 передача (быстрее не возможно из за колдобин) 14,6 л/км (Вот этого не понял, ожидал в районе 20 л/км и больше).

Кызыл – Минусинск: почему то 370 км (видимо по приезду в Кызыл долго искал гостиницу)

55 литров 14,86 л/км

Минусинск – Красноярск: 425 км 64 литра 15,05 л/км (Большое количество машин в выходной день дало увеличение расхода топлива на 0,5 л/км)

Красноярск – Кызыл 810 км время в пути 10 часов.

Кызыл - Тоора Хем 220 км время в пути 5 часов.

Резина БФГ KM2 MT 33.

На обратном пути, на ровном асфальте, разогнался для пробы до 160 км/час. Хватило меня не надолго – страшновато. Запас мощности позволяет ехать и быстрее – я не рискнул пробовать