

/ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

НА ТРЕТИЙ КРУГ

НА ОДОМЕТРЕ «ШЕСТЕРКИ» НАШЕГО
СОТРУДНИКА – ТРЕТИЙ КРУГ



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ БОГОМОЛОВ

НАЧАЛО ПУТИ

Двенадцать лет назад, когда рубль начал свое головокружительное падение, покупка машины по госцене была подарком судьбы. Многолетняя, по записи, очередь подошла как нельзя вовремя: родителям достался последний среди выделенных тогда предприятию ВАЗ-21063. «Шестерка» стала первой машиной в семье, и осваивать ее выпало мне, тогда еще студенту МГУ.

Первые тысячи километров и визиты на гарантийную СТО настраивали пессимистически. Машина «сыпалась» – хоть и понемногу, но регулярно. Выходили из строя не привычные сегодня «расходники» вроде шаровых опор или моторчика отопителя, а узлы, работающие, как правило, много лет: регулятор напряжения, бензонасос, бегунок, успокоитель цепи, стартер. Замены последнего пришлось ждать несколько месяцев – запчасти тогда были в дефиците даже на СТО. За это время пришлось освоить пуск двигателя за-

водной рукояткой и поменять разломившийся после десятков пусков храповик коленчатого вала. Впрочем, на дороге «шестерка» ни разу не встала – худо-бедно, но всегда добиралась до дома.

НЕТ ГАРАНТИИ – НЕТ ПОЛОМОК

Стоило закончиться полуторагодовой гарантии, как поломки, словно по команде, прекратились. Зато стало больше брака в работе мастеров СТО: то ступичный подшипник перетянули до посинения роликов, то при замене колодок порвали все пыльники, «отрихтовав» их молотком, то насмерть затянули ручник... Разочаровавшись в фирменном сервисе, решил обслуживать автомобиль сам.

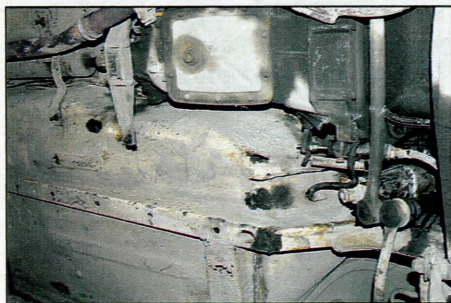
Кооперативные запчасти начала 90-х иначе как суррогатами не назовешь, поэтому без крайней необходимости менять заводские не спешил, да этого почти и не требовалось. На тридцатой тысяче заменил цепь, вытянувшуюся после поломки успокоителя, развалившиеся маслоотражательные колпачки,

верхние шаровые опоры. Последние через полгода пришлось менять снова. Этот комплект опор прослужил несколько лет, а вот пыльники не прожили и двух месяцев. К счастью, вовремя заметил дефект. Новые же чехлы держались молодцом.

Вопреки распространенному мнению, все детали подвески оказались на редкость долговечными. За 200 тыс. км в передней подвеске заменил лишь верхние шаровые опоры (три раза), сайлент-блоки верхних рычагов (один раз) и втулки на концах стабилизатора поперечной устойчивости (два раза). Нижние сайлент-блоки и шаровые опоры практически не изношены (последние измеряю штангенциркулем ежегодно), посторонних стуков нет. С задней подвеской хлопот еще меньше: после пяти лет эксплуатации понадобилось заменить лишь правый амортизатор, а к 190 тыс. км – оборвавшуюся короткую продольную тягу заднего моста. Возможно, ее подкосила во время последнего отъезда на Кавказе «раллийная» езда по горам (поверхность застарелой трещины была на три четверти покрыта ржавчиной).

ПО УМУ ИЛИ ПО ИНСТРУКЦИИ?

В первые годы воспринимал вазовские инструкции как непреложную истину. Время внесло коррективы. Когда подошла пора обновить передние тормозные диски, приобрел их в фирменных коробках в сборе со ступицами и подшипниками. Согласно руководству по ремонту, менять их можно только в сборе, иначе соосность деталей не гарантируется. Собрав узел, обнаружил, что один диск бьет – проточил его прямо на автомобиле. Через несколько дней у подшипников появился люфт. После следующей регулировки он пропал, но уже через месяц пришлось регулировать снова. И так несколько раз. Решил поставить старые ступицы и подшипники – все вернулось в норму. С тех пор сменил не одну пару тормозных дисков (езжу быстро и тормозить приходится интенсивно), но, наученный горьким опытом, покупал их отдельно. Центрировал же, подкладывая полоски фольги между диском и ступицей – проблем с биением не возникало. Правда, однажды попались диски не просто кривые, а разной толщины по окружности – вернул их продавцу.



На днище почти нет следов ржавчины, а на двигателе и коробке передач – потеков масла.

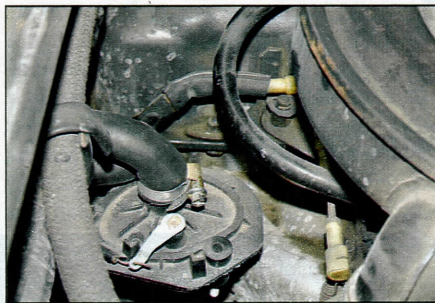
Закисшие пальцы и поршни переднего суппорта – головная боль «жигулистов». Выбивая первые молотком, понял: стоит немного рассверлить отверстия в «ушках» цилиндров, и пальцы можно вынуть руками. Тормоза при этом не станут хуже: колодки опираются на выточку в самом суппорте. Теперь на замену колодок уходит 15 минут и молоток не нужен.

Удалось «побороть» и закисшие поршни. Шлифовка поверхности цилиндров мелкой шкуркой помогла лишь на год. Разобрав узел повторно, измерил штангенциркулем внутренний диаметр цилиндра. Оказалось, что он из круглого превратился в овальный: его сжали слои окислов, накопившиеся между суппортом и цилиндром. Поработав напильником, добился, чтобы цилиндр входил в суппорт от руки, но без люфта, и покрыл привалочные поверхности антикором. С тех пор прошло восемь лет – тормоза работают безотказно. Это подтверждает и инструментальный контроль.

СТОИТ ЛИ МЕНЯТЬ

Как бы ни радовал автомобиль, а руки чешутся – вроде пора и то заменить, и это. После 10 лет эксплуатации немного просели пружины – поставил «питерские», жестче. Но с ними прежде плавная «шестерка» стала напоминать незагруженный УАЗ – подсакивала на каждой ямке. В довершение всего через месяц правая передняя пружина разломилась сразу в двух местах. Пришлось вернуться к старым, подправив осанку автомобиля резиновыми проставками.

То же и с амортизаторами – новые саазовские еще при установке показались «мягче» тех, что прошли уже 180 тыс. км. Ощущениям не поверил – а зря. Автомобиль стал более валким, прежде незаметные впадины полотна



Штатный кран отопителя заменил на «восьмерочный».

на скоростных шоссе теперь вызывали заметную продольную раскачку. Вынужден был и старые амортизаторы вернуть на место.

Один из немногих случаев, когда покупная деталь оказалась лучше штатной, – маятниковый рычаг. Подшипниковое изделие из Владимира уже четыре года служит верой и правдой, а руль стал намного легче. Другой пример – блок ножевых предохранителей от «Волги» (ЗР, 2002, № 4, «Советы бывалых»). После езды с дальним светом фар по разбитой дороге штатный блок начинал плавиться, грозя пожаром. Теперь таких проблем нет.

На 115-й тысяче разобрал двигатель для детального осмотра, благо, уже был опыт и нужный инструмент. К моему удивлению, зазоры вкладышей оказались в норме, а износ цилиндров составил всего 0,04 мм (допуск 0,15 мм). Практически не изнашивались и верхние компрессионные кольца, а вот вторые компрессионные и масляные решил заменить (износ 40 и 80% соответственно). Поставил мичуринские, купленные про запас еще в первый год автомобильной жизни. Обнаружил задиры и на кулачках распредвала – видимо, сказалась езда с неисправным противодренажным клапаном масляного фильтра. Распредвал подправил за один вечер шлифовальным бруском буквально на коленке. Одновременно заменил и рычаги клапанов. Позади уже 85 тысяч: ГРМ работает отлично, а по динамике этот 1,3-литровый мотор даст фору иному полутралитровому.

ЧЕМ КОРМИТЬ?

Такой вопрос неизбежно возникает, когда речь заходит о «жигуленке», который по надежности не уступает «Мерседесу». Первые годы жизни мо-

тор довольствовался отечественным маслом М5з-10Г1. Тогда оно выпускалось с присадками фирмы «Лубризол» и отличалось низкой зольностью. Косвенно это подтверждает и совсем небольшой нагар на клапанах (а ведь перед заменой маслоотражательных колпачков расход масла на угар составлял 0,6 л/1000 км). Потом несколько лет пользовался маслом «Вальволин», а последние два года заливаю «Мотюль» 10W-40. На фильтрах не экономлю, но найти исправный даже при сегодняшнем изобилии непросто. Последний раз пришлось поменять три масляных фильтра – и только с «Бошем» лампа давления масла стала гаснуть мгновенно после пуска двигателя.

Родной «Тосол» уступил место «ОЖ Лена» – менее агрессивной к алюминиевым радиаторам. Кстати, радиатор менять все же пришлось, но виной тому не коррозия, а протечки по резинового уплотнителю. Возможно, виноваты отказавший датчик включения вентилятора и соскочивший на большой скорости ремень вентилятора – оба раза двигатель «вскипел». Но поверхность трубок изнутри осталась зеркальной – даже жаль выбрасывать! Недавно поменял бензобак – старый проржавел насквозь. Багажник и асфальт под машиной оказались залиты бензином – хорошо, что никто не бросил окурков!

ИТОГ ПОДВОДИТ РЖАВЧИНА

Как ни ухаживай за автомобилем, а коррозия свое дело знает. И, хотя весь металл еще «родной» и кузов не «ползет по швам», кое-где намечаются сквозные дыры. Что ж, для машины в 12 лет, которая ездит зимой и летом, а ночует под открытым небом – совсем неплохо. Спасибо предпродажной обработке антикором – сделали на совесть. Дополнительно обрабатывал полости всего дважды: через 3 года и 7 лет. Во время последней промазал и днище мастикой МСА-3, а сверху окрасил светлой эмалью – и пыль не собирается, и ржавчину, если появится, сразу видно.

Расставаться с такой машиной жалко. Последние годы она почти не требовала затрат, а возился с ней лишь на даче и ни разу на дороге. Говорят, когда-то «копейка» была еще надежнее. Так, может, старые машины рано списывать со счетов?