



ВАЗ-21063

Грусть о прошлом всегда охватывает тебя, едва соприкоснешься с историей, будь то старинный дом или старинная посуда. Когда мне в редакции предложили сесть за руль ВАЗ-21063 – модель появилась в 1976 году, – я сразу подумал об этом, потому что, устроившись на водительском сиденье новенькой “шестерки”, почувствовал себя как у дедушки на коленях.

С тех пор прошел ровно год. На спидометре двадцать две тысячи километров – примерно столько накручивает за год средний водитель. На этом рубеже кончается заводская гарантия и начинаются проблемы. Впрочем, любые гарантии в России – понятие весьма относительное, и все неприятности приходилось устранять самому.

“Маня”, так про себя я прозвал машину, закапризничала с первых километров. Перво-наперво я поцарапал пальцы об острые пластмассовые заусенцы на рулевом колесе. Видимо, на заводе “шестерку” считают отживающей моделью и полировкой руля себя более не утруждают. Поэтому тем, кто купит такую машину, советую сразу обзавестись чехлом на руль. Не придется объяснять жене, где и как вы руки поцарапали...

Хуже, что на первых же километрах застучала верхняя левая шаровая опора, которую пришлось сразу заменить. Причина оказалась простой – при сборке поставили бракованную. Значит, смежники ВАЗ подвели.

Обнаружилось и неприятное подтекание масла из двигателя: вся нижняя часть поддона картера была в масле. Подтянул болты поддона – никакого эффекта! Масло “уходило”, а на месте стоянки автомобиля оставались позорные черные пятна. Причина выяснилась при первом техническом обслуживании: заменяя масляный фильтр, я заметил, что его посадочная плоскость деформирована, поэтому масло сочилась, обволакивая низ двигателя и отчасти коробку передач.

Потом я восемь месяцев спокойно ездил, проверяя уровень масла и выполняя другие регламентные работы. Правда, на пятнадцатой тысяче “провалилась” педаль

сцепления. Тормозная жидкость вытекла через манжету рабочего цилиндра, которую пришлось заменить.

Перед зимой была проведена антикоррозийная обработка днища и скрытых полостей и поставлены пластиковые подкрылки в арки колес – очень нужная и полезная вещь, особенно для тех, кто ездит круглый год. Понятно, что это дело лучше доверить специалистам сервиса, но советую после установки подкрылков проверить, куда вышли “саморезы”, которыми крепятся подкрылки. В моторном отсеке “Мани” острые жала шурупов пришлось как раз на бачок омывателя и патрубок для охлаждающей жидкости (от радиатора к расширительному бачку). Я не стал пересверливать отверстия, а наворачнул на “саморезы” пластиковые дюбеля.

Все, вроде бы, хорошо, но ведь без трудностей неинтересно! На девятнадцатой тысяче машина потребовала пристального внимания: засвиристело под капотом. “Накрылись” подшипники насоса охлаждающей жидкости, в просторечье – помпы. Ввиду того, что ремень генератора никогда не был перетянут – я за этим следил, – выход из строя подшипников был громом среди ясного неба. Пришлось заменить помпу в сборе. Разбирать ее и менять только подшипники – большая головная боль, которая может обернуться другими неприятностями, будь то поврежденный сальник или проблемы выпрессовки вала. В новую помпу, чтобы избежать проблем, я ввернул пресс-масленку, через которую решил добавлять смазку каждые пять тысяч километров. Масленка вворачивается вместо пластиковой заглушки в верхней части корпуса. Если бы знал, что с подшипниками такое может произойти, ввернул бы масленку и прошприцевал помпу прямо в начале эксплуатации машины. Уж больно хлопотное это дело – замена: сливай охлаждающую жидкость, ослабляй крепление генератора, да и подлезть к гайкам крепления самой помпы не так просто – мешает радиатор.

Вскоре после истории с помпой “Маню” стало тянуть влево при торможении. Проверка состояния тормозных колодок показала их жизнеспособность и готовность работать еще двадцать тысяч километров. Диски – в отличном состоянии. Подтекания тормозной жидкости или следов масла не обнаружил. На всякий случай прокачал тормоз-

ные цилиндры передних колес. Пузырьков воздуха не было. Но машину упорно уводило при торможении. Оказалось, застыл один из поршнейков в тормозном цилиндре правого колеса. Слава Богу, обошлось без замены, но на “разработку” поршня ушло некоторое время (как это делается, вы можете прочесть в № 8 за 1995 г.).

Чем старше машина, тем больше у нее болезней – это ясно. Но каково владельцу, если “старческие” болезни автомобиля проявляются в годовалом возрасте! В классических “жигулях” самыми надежными всегда были коробка передач и задний мост. Многие водители попросту забывали о существовании этих важных узлов, поскольку с ними никогда ничего не случалось. И надо же: на двадцать первой тысяче “запел” редуктор заднего моста. Не то чтобы громко, но низко и заунывно, при разгоне после шестидесяти километров в час. Уровень масла в норме, поэтому решил пока ничего не предпринимать – так и езжу. Кстати сказать, на второй редакционной “шестерке”, которая появилась одновременно с “Маней”, задний мост так завывал, что его пришлось заменить на пятой тысяче!

Вскоре к “пеню” заднего моста добавился звенящий аккомпанемент ударных инструментов – заклацали крестовины кардана. 21000 км – рановато, обычно это происходит тысячам к пятидесяти. Во всяком случае, так было с моей собственной “пятеркой” в 1984 году. А здесь придется менять крестовины через тысячу-другую.

Чтобы картина “музыкальных” эффектов “Мани” была полной, добавлю, что с самого начала у нее дребезжит накладная под крышкой у ветрового стекла, к которой крепятся солнцезащитные козырьки. Говорят, тут может помочь поролон. Хочу попробовать – не менять же машину!

Из других неприятностей припомню отказ датчика уровня топлива. Его работоспособность восстановил простым подгибанием ползунка на реостате. Но для этого понадобилось вынуть узел из бензобака.

Подводя итог года езды на ВАЗ-21063, скажу, что из бывшей “шахи” эта модель превратилась в простую “шестерку”. А с “шестерки” какой спрос?

В. СОЛОВЬЕВ