

ОДА «ВОСЬМЕРКЕ»

АЛЕКСАНДР ПИНЧУК, МАГНИТОГОРСК

К «восьмерке» я пришел не сразу. Пройдя полный курс мотоциклетной школы, в 1988 году вступил в сообщество автолюбителей. После отцовского «Москвича» была «копейка» 1975 года, затем ВАЗ-21011, потом «шестерка». И всегда за покупкой следовал капитальный ремонт двигателя и всей ходовой (конечно, собственными руками).

В 1997-м слухи о приближающейся деноминации подтолкнули к решительным действиям, и по совету друзей присмотрел в башкирском Салавате ВАЗ-21083 с пробегом 20 тыс. км. Годовалая «восьмерка» поразила предпродажной подготовкой: все работало, не было ни единой пылинки в салоне и капли масла под машиной – даже подозрительно. По обычаю, решил поторговаться и получил пару шипованных колес в придачу. Ударили по рукам.

Если честно, были в душе сомнения: прав ли я, изменяя проверенной, знакомой до последнего винтика «классике» со своей новой переднеприводной возлюбленной?

Вот и первая дорога – домой, в Магнитогорск. Горные серпантины, красоты Башкирии, Уральский хребет, реки Белая и Инзер. Какое удовольствие испытываешь от приличной дороги да на хорошей-то машине! Только после Белорецка и заметил: ни разу не останавливался размять поясницу – это за пять часов пути! «Жигули» мне такого бы не позволили. В Абзаково, где сейчас известный горнолыжный центр, асфальт тогда заканчивался (ну, не любил первый президент горные лыжи...).

Так как же мы поедем по грейдеру? Сначала потихоньку, потом чуть быстрее. Вот так, километр за километром, познавали друг друга: я «восьмерку», а она меня. Впечатления довольно противоречи-

вые: с одной стороны, хорошо держит дорогу, легкий и острый руль позволяет объехать яму, которая уже скрылась под капотом; с другой стороны, «быстрая» первая передача частенько вынуждает при переезде препятствия пользоваться пробуксовкой сцепления. А на крутом подъеме передние колеса, разгружаясь, роют щебень, машину бьет как в лихорадке, так что приходится держать рычаг переключения передач, чтобы не выбило «скорость». Столкнувшись с этим впервые, понял, что многие грибные места придется позабыть.

В первый поход на рынок купил блокнот – в дальнейшем бортовой журнал – и обзавелся комплектом запчастей: коммутатор, крышка распределителя, «бегунок», ремни ГРМ и привода генератора, датчик Холла. Все это упаковал под запаску, а блокнот убрал под козырек. Забегая вперед, скажу: ремень привода генератора заменил на 70 435 км, ремень ГРМ порвался на 84 791 км. А все остальное так и лежит.

Первую зиму встречал во всеоружии. Шипованные «Гиславед-Нордфрост 2» до такой степени сгладили впечатление от гололеда, что, каюсь, временами стиль вождения у меня был даже агрессивнее, чем летом на Бл-85. Очень огорчила «печка», 1:0 в пользу «шестерки». Смириться с такой работой отопителя не позволили жена и дочка. Убив целый день на разборку и поиски причин, остался ни с чем: краник открыт, радиатор чистый. Выкинул заслонку, пустил весь воздух только через радиатор и врезал в систему центробежный электрический насос, как на «Газели». Помогло, но досаждал шум насоса и возросшая нагрузка на генератор. Лишь потом, прочитав в «За рулем» о спиральных направляющих, которые должны быть



Папа (автор), дочка Настя и «восьмерка» в свадебном наряде.

внутри каналов, вновь взялся за «печку». В радиаторе их не было, как они выглядят, я тогда не знал. Спиральки сделал из алюминиевой проволоки диаметром 2 мм. И не ошибся. Кстати, после установки этих направляющих ни разу не было воздушной пробки в радиаторе отопления. Теперь другая проблема: в дальних поездках невыносимая жара. Зря убрал воздушную заслонку, регулировать краником трудно – то холодно, то сразу жарко.

Мода на «задиране» машины не обошла и нас. Правда, я это делал больше по необходимости, иначе дорога к дому-новостройке была просто непреодолима. На 56-й тысяче установил под опоры передних стоек проставки толщиной 20 мм, сзади кубики примерно 40 мм. Плюсы от такой модернизации перечислять не буду, а вот минусы: возрос расход топлива, машина стала валкой, повороты теперь прохожу осторожнее, боясь сорваться в занос. На 81-й тысяче под нагрузкой появился стук в районе коробки передач, сбрасываю газ – стук исчезает. Как выяснилось, дал о себе знать левый внутренний ШРУС, тот, где значительно увеличился угол в приводе из-за проставок.

Ближе к 110 тыс. км стал замечать, что и максималь-

ная скорость уже не та – стареем? Тут пришла пора заняться ходовой. В передних стойках, оказывается, были газонаполненные патроны «Плаза»: так вот почему мы были такие «гоночные». Машина ходила как по рельсам, почти без раскочки, но... трещина над правой опорой стойки не дошла до номера кузова всего 10 мм. Вовремя заметил, иначе были бы проблемы. Решил попробовать более мягкие скопинские стойки. Это были пока самые крупные затраты. Установил также верхние опоры стоек от VAZ-2110 и избавился от всех проставок. В первую поездку машину не узнал. Спрашиваю сидящую рядом жену: «Что чувствуешь?» «Класс! Мягко, как на «Волге». И кассеты лежат на панели, не шелохнутся. «Восьмерка» вновь стала легко набирать 160 км/ч. А то, что без проставок я не смогу куда-то пролезть – значит, мне туда и не надо.

Особо расскажу, как лечил «гранаты». Цена ШРУСов довольно высока, потому их замену я старался отложить. На 125-й тысяче стали отчетливо слышны щелчки в передних приводах (при движении с ускорением в повороте), но что характерно: при езде назад с вывернутыми колесами и такой же нагрузкой шарниры работали нормально.

Мысль напрашивалась сама – поменять наружные «гранаты» местами. В моем случае от перестановки слагаемых сумма изменилась. При движении вперед стуки в наружных шарнирах равных угловых скоростей на поворотах исчезли. Правда, теперь появились при движении назад, но это ведь только при выезде из гаража. Таким образом, за 170 тыс. км я заменил левую внутреннюю «гранату» и сепаратор в левой наружной, да и то – не задираю бы машину, так и родных шарниров хватило бы тысяч на 200.

О двигателе даже не знаю что говорить: скучно с ним после «классики». За все время дважды регулировал зазоры в клапанах. Дорогими маслами мотор, к сожалению, не баловал, заливал «минералку», но старался менять не реже чем раз через 5000 км. За этот пробег двигатель как раз расходует масло от отметки «max» до середины между «max» и «min». Компрессия упала за весь пробег с 12 до 11. Расход бензина, как показала недавняя поездка в Алма-Ату, на уровне 7,6 л/100 км.

По кузову проблем было немного: дополнительной антикоррозийной обработки не делал, лишь установил пластиковые подкрылки. Рыжие пятна появились совсем не-

давно в районе задних крыльев (правда у нас почти нет соли на дорогах, снег просто чистят). Дважды менял крючки в замках дверей, но вновь пассажирская дверь открывается только изнутри.

Электропроводка досаждала периодическим исчезновением контактов в разьемах задних фонарей, но что примечательно: за все время не сгорела ни одна лампочка, к генератору даже не притрагивался, лишь в стартере однажды пришлось зачистить контакты на втягивающем реле. Повозился с омывателями стекол: отказали электромагнитные клапаны, которые направляют воду к переднему либо заднему стеклу, вода брызгала отовсюду. В бачке рядом с электронасосом имеется еще одна аккуратная емкость, туда я и вставил второй электронасос, питание на него подал от ставших ненужными электромагнитных клапанов. Теперь один насос может переднее стекло, а другой – заднее. Первый тюменский аккумулятор прожил пять лет, обеспечив пробег почти 115 тыс. км, его место занял опять тюменский (от добра добра не ищут).

Подводя итог, скажу: «восьмерка» – лучшая из переднеприводных моделей VAZa. А может быть, мне просто повезло. Почти шесть лет ежедневной эксплуатации, в любую погоду. Необходимый ремонт делал за вечер, чтобы к утру машина вновь была на ходу.

Год назад жена получила водительское удостоверение, с тех пор я с «восьмеркой» общался изредка, всегда удивляясь чистым стеклам: вот что значит женская рука. Они нашли общий язык, за последние 13 тысяч моя помощь ни разу не понадобилась. Но пришло время прощаться, переоформляем «восьмерку» на племянника. На спидометре «всего» 177 500 км. А у меня уже почти год трудится «десятка». В кармашке водительского козырька тоже с первого дня лежит бортовой журнал... □