



ВАЗ-21063

В этом году “шестерка” – так окрестили машину в народе – отмечает свой двадцатилетний юбилей на конвейере ВАЗа. Ни внешний вид, ни “начинка” за этот срок, по существу, не претерпели изменений. Да и болезни остались прежними. Все так же, купив машину, владелец ВАЗ-2106 или ее модификаций становится участником лотереи под девизом “Повезло – не повезло с новым собственным авто”. Те, кому везет, из уважения нарекают автомобиль “шахой”.

“Шестерку”, о которой пойдет речь, если вы помните (ЗР, 1995, № 9), мы нарекли “Маня”.

Второй год эксплуатации принес немало новых сюрпризов, худшим из которых стала поломка балки передней подвески.

Дело было на 24-й тысяче, как раз накануне выходных. Еду к вечеру на заправку, чтобы утром с полным баком посмотреть на яме, отчего машину последние несколько дней стало понемногу “тянуть” влево. Вдруг перед светофором нагло подрезает “Чероки”. Приходится резко тормозить, а скорость километров 40 в час. Давлю на педаль, и тут машину как дернет влево – еле удержал! Зажигается “зеленый”, пытаюсь тронуться – автомобиль ни с места, словно на “ручнике” стоит. Включаю аварийную сигнализацию, выхожу. И вижу – переднее левое колесо сместилось назад и зажато в колесной нише. Ну, думаю, шаровая опора полетела (самая распространенная поломка передней подвески “вазовской” классики) – не тут-то было. Все оказалось гораздо хуже.

При осмотре снизу выяснилось, что треснула несущая часть балки передней подвески в том месте, где крепится нижний рычаг. Все! Приехал! Этот ремонт на улице, да еще в одиночку, осилить невозможно! Но хуже всего, что и отбуксировать машину на тротуар тоже нельзя... Не едет!

Выручила аварийная служба ЛОГО-ВАЗа. Позвонил по заветному телефону, и через час приехал красавец “Додж”. Подхватил машину стальными “руками”, вывел переднюю часть и увез на станцию техобслуживания.

Позже, когда на метро возвращался

домой, благодарил Бога, “Маню” и того на “Чероки”, что не дали мне выехать на загородную трассу. Случись такое на скорости под 80 – не писать бы мне этого материала. Обидно то, что за машиной следил, а трещина в балке, как объяснили на СТО, образовалась в результате усталости металла. Между тем, на препятствия я не налетал, все колесные диски до сих пор без единой вмятины. Впрочем, езда по московским улицам, как ни крути, худшее из испытаний машины на прочность. Но, наверное, и заводской брак имел место.

После случившегося не призываю, а просто закликаю водителей и владельцев “вазовской” классики – почувствуете, что машину уводит в сторону, немедленно проверяйте состояние передней подвески. В Москве фирма ЛОГОВАЗ, где редакция получала ВАЗ-21063, для своих клиентов проводит диагностику передней подвески бесплатно. Но если выявится неисправность, за ремонт придется, конечно, заплатить.

А теперь о других неприятных “мелочах”, приключившихся с “Маней” за пройденные 36 тысяч километров.

Как-то поздней осенью, когда снежная каша вовсю уже хлюпала под колесами, обнаружил трещину на стекле фары ближнего света. Подумал, только началась посыпка улиц песком, и уже угораздило поймать камешек. Обидно, что не заметил, не услышал удара. Но буквально через два дня сам себе разбил вторую фару и разгадал причину повреждения первой.

В сырую погоду фары и ветровое стекло загрязняются так быстро, что чуть ли не на каждом светофоре приходится их протирать. Омывателя стекол фар, как известно, на “шестерке” нет, а справиться с прихотливой коркой грязи без воды практически невозможно. Намочил я щетку в луже и только дотронулся до горячего стекла (дело было вечером), как фара треснула из-за разности температур. Так, видимо, было и с первой фарой – луж в Москве много. Раньше подобного не случалось. То ли технология установки стекла изменилась, то ли вода на грязных московских улицах приобрела невиданное химическое свойство – разбивать стекла!

Кстати, солевые смеси, которыми зимой посыпают и поливают столичные мостовые, стали причиной и того, что уже на 30-й тысяче “отгнили” клеммы включателя

заднего хода. Пришлось заменить “лягушку” – так называют часто это устройство.

Датчик уровня топлива в баке дотянул до 35 тысяч км. На двадцать первой тысяче этот прибор заявил о себе впервые, отказавшись давать показания в средней зоне шкалы от 1/4 до 3/4 бака. Получалось, что километров через 350 после заправки стрелка перепрыгивала на 0 и вскоре зажигалась лампа резерва топлива. Я устранил тогда неисправность подгибанием ползунка реостата на демонтированном топливозаборнике. На этот раз экспериментировать с его ремонтом не стал и попросту заменил топливозаборник в сборе. Единственное, что пришлось сделать при замене – заглушить патрубок обратного слива на новой детали. На штатной, стоявшей на машине, его не было.

Чуть раньше (34 тысячи км) приказал долго жить подшипник подвижной опоры контактной группы распределителя зажигания, из-за чего, придя утром к машине, не смог пустить двигатель, хотя и не было мороза. О повышенном люфте я догадывался. В режиме от малых до средних оборотов дергалась стрелка тахометра, но думал – дотяну до вечных дней.

Вполне естественно выглядела замена передних тормозных колодок на тридцать пятой тысяче километров. Правда, и в этом случае я не “дожил” каких-нибудь двух недель до теплой погоды – на правом переднем колесе сорвало накладку, и колодка заскрежетала металлом по металлу. Бывалые шоферы говорят, что мне еще повезло. Обычно современные колодки “кончаются” на 25-й тысяче. А мне кажется, что я просто тормозил “с любовью”.

Старые колодки заменил продукцией фирмы “ОТО”, купленной в магазине “За рулем” на Долгоруковской, 36. Первое впечатление от импортной запчастей – тормоза стали вязче, торможение более эффективным.

Подвывание в редукторе заднего моста, возникшее на двадцатой тысяче одновременно со звонким стуком в карданных шарнирах, прекратилось после замены сальника и долива, чуть больше нормы, масла в картер. Карданные шарниры пока не менял. Осмотр показал, что они еще поработают.

А в остальном “...прекрасная маркиза, все хорошо, все хорошо”. “Маня” ездит.

Владимир СОЛОВЬЕВ