

ПЛАНОВЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ

Владимир Арбузов

ВАЗ-2329

Изготовитель: АВТОВАЗ

Год выпуска: 1999

В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 1999

Пробег на момент отчета: 90 тыс. км

Предыдущие публикации в журнале: 2000, № 12; 2001, № 5;

2002, № 2; 2003, № 9



Девяносто тысяч километров – пробег не столь круглый, как сотня, зато весьма показательный. Сто тысяч – всего лишь первый круг одометра, а 90 – окончание расчетного ресурса. Его величина, заложенная в машину производителем, подразумевает, что при соблюдении определенных условий (регулярном обслуживании, своевременных ремонте и замене изношенных узлов и деталей) эксплуатация автомобиля будет в этот период экономически целесообразна. Это вовсе не означает, что после выработки ресурса машину следует отправить в металлолом, но и следовать недавней традиции – автомобиль жив, пока на него есть документы – тоже не стоит. Критерий пригодности – естественный износ кузова.



Пять лет, а вернее, пять «соленых» зим изрядно потрепали кузов нашего пикапа. На днище местами отслоилась заводская антикоррозионная мастика, на порогах в «пескоструйных» зонах облезла краска, из стыков панелей сочится ржавчина. И все же в целом состояние кузова оцениваем как удовлетворительное. В движении он не скрипит и не «дышит», зазоры стабильны, при диагональном вывешивании двери легко закрываются. Единственная деталь, которую надо бы заменить, – задний борт: по низу проржавел насквозь и выглядит довольно жалко. В остальном «железу» показана лишь повторная антикоррозионная обработка.

Пластиковая крыша-будка едва прослужила три года – покорибилась, растрескалась и жива только благодаря множеству железных заплаток.



Родные «восьмерочные» сиденья, страдающие недержанием спинок и варенные-переваренные по этому поводу несколько раз, выбросили и поставили первые попавшиеся иномарочные, купленные совсем недорого на одной из «разборок». Потребовав небольших доработок мест крепления, они создали куда больший комфорт и, конечно, не ломаются.



Двигатель за все время работы заслужил только лучшие отзывы. До сих пор компрессия, расход масла, мощность, легкость пуска – дай бог каждому. И, что самое приятное, без всяких непредвиденных затрат.



Наибольшие расходы по поддержанию машины в форме пришлось на трансмиссию и ходовую часть. К 70 тысячам заменили коробку передач в сборе. Несколько предыдущих ремонтов (переборка с заменой шестерен, синхронизаторов и подшипников) стойкой ремиссии не давали – качество запчастей в продаже заметно уступает заводскому. К этому же времени отработал свое карданный вал переднего моста – износ в шлицах. На подходе задний кардан и приводы передних колес. Причина – естественный износ. В срочной замене нуждаются все сайлент-блоки подвески и амортизаторы (уже второй комплект). Последнюю тысячу машина дотягивала кое-как – потеря курсовой устойчивости, раскачка и нежелание следовать заданной траектории стали просто опасны, а на шоссе выматывают водителя не хуже бездорожья.



Пора заменить затертое и растрескавшееся по низу ветровое стекло, а заодно восстановить сток воды из его уплотнителя в полости за крыльями. Соответствующие отверстия в резинке и кузове «разъехались», и вода нашла дырочки в салон. Придется купить новые фары и передние фонари – их отражатели местами облупились и почернели.



Предстоящий большой ремонт наверняка выявит еще какие-то неполадки и потребует дополнительных расходов. Например, временами шумит выжимной подшипник, и, вероятно, его придется заменить. Тем не менее, учитывая возраст автомобиля и те нелегкие 90 тысяч километров, что выпали на его долю, считаем, что машина эта оказалась весьма удачной, неприхотливой, довольно надежной и недорогой в эксплуатации.

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Проворот подшипников на ступицах передних колес – типичная неисправность «нив». Наша не стала исключением.



Арки задних колес «ушли» за спинку сиденья, и их пластиковые декоративные накладки бесцельно съедали по 15 см ширины с каждой стороны. Заменой накладок на поролоновые подушки и плоские обивки боковин мы расширили сиденье на 30 см. Неплотно подогнанный щиток ниши крыла собрал в ней килограмма три грязи. Гидроусилитель руля заслуживает самых лучших отзывов. С ним управлять машиной стало несравненно легче и приятней, к тому же безопасней. Обе фары проржавели насквозь, отражатели облупились. Питерскую лебедку на быстросъемном креплении обычно храним в гараже и водружаем на машину только при необходимости. Задний борт проржавел – надо бы менять. Пластик будки оказался довольно хрупким. Множество трещин скрыты под заплатками. Сместившийся уплотнитель стекла перекрыл дренажное отверстие в рамке стекла. Мало того, что вода лилась в салон, вдобавок проржавела сама рамка.

