

Автомобиль, если он "толковый", может радовать довольно долго. И то, что казалось в нем раньше непривлекательным, на поверку порой оборачивается достоинством. Даже, представьте, внешний вид.



Напомню, что "шестерку" вазовцы выпустили двадцать один год назад, рапортуя очередному партсъезду. Когда в 1994-м мне пришлось сесть за руль редакционной "Мани" (см. ЗР, 1995, № 9 и 1996, № 6), я в душе очень сожалел, что это не переднеприводная модель, к которой до того уже привык.

Однако три года спустя смотрю на машину — и "Маня" кажется не такой уж архаичной: четыре небольшие фары спереди — это сегодня снова мода, а не плоские, явно устаревшие "восьмерочьи глаза".

А передняя панель с комбинацией приборов? Сравните с "восьмеркой"! Надеюсь, мысль понятна.

Итак, "Маня" отмерила еще 20 тысяч километров, и на ее спидометре — 59 тысяч. Каких-либо сюрпризов за это время не произошло.

Неприятности доставляет разве что кузов. Хотя он дважды подвергался антикоррозионной обработке, но "цветет" обильно и постоянно, как иное тропическое растение. Ржавчина вылезает не только в местах нарушения лакокрасочного покрытия, что в общем-то естественно, но и там, где нарушить его вроде бы трудно. Например, под резинкой уплотнения ветрового стекла, на швах и стыках, у молдингов в нижней части дверей. А это уже свидетельство заводской недоработки, а никак не слабости антикоррозионных материалов или небрежности при их нанесении.

Бороться со ржавчиной не перестаю. Недавно появился в Торговом доме "За рулем" новый антикор, непохожий на известные ранее. Называется "Цинкор". С его помощью вытравливается ржавчина и оцинковывается поверхность. Первые опыты показали обнадеживающие результаты. Оцинкованная и неокрашенная поверхность перенесла два месяца зимней эксплуатации, не дав ни одной ржавой точки!

Фары продолжают трескаться при попадании на них холодной воды или снега. Изба-

виться от этого можно, только одев их в пластиковые колпаки. Но при этом ухудшатся их световые характеристики и внешний вид машины, к тому же это запрещено Правилами.

Ходовая часть на этот раз сюрпризов не принесла. Правда, при очередной замене передних тормозных колодок пришлось поменять суппорты в сборе и один тормозной диск. Дело в том, что зимой направляющие стержни колодок окислились настолько, что, выбивая их, отломили "ушки" силуминовых суппортов. И нехитрый, казалось, ремонт затянулся и потребовал дополнительных затрат. Заодно сменили тормозную жидкость.

Мы уже не раз писали, что тормозная жидкость очень гигроскопична. Влага из воздуха в ней накапливается, и может вызвать паровые пробки в гидросистеме. И тогда



Глушитель из Жодино.

совершенно "исправные" внешне тормоза откажут в самый неподходящий момент.

Можно ездить очень аккуратно, но покрышкам все равно когда-нибудь наступает конец. "Маню" пришлось "переобуть" после пробега 50 тысяч километров. Стоявшие на ней покрышки МИ-16 начали оцетиниваться металлическими волосками корда. На замену отходившим свое МИ-16 поставил "Матадор" МР-12. Первые 9 тысяч пробега оставили хорошее впечатление. Машина, как показало, стала увереннее держаться, в том числе на мокром асфальте.

При пробеге 58 тысяч километров заменил глушитель. Любопытно, что в магазине запчастей чисто вазовского не нашлось. Предложили белорусский, производство которых освоено в Жодино, там, где делают БелАЗы. Глушитель более компактный, не приплюснутый, как штатный, а круглый. А вот выхлопная труба, наоборот, приплюснута (фото). Со своими функциями глушитель справляется, однако звук выхлопа приобрел некоторую спортивную интонацию. Кому-то это может понравиться, но лично я предпочел бы вазовский.

Впрочем, машина и без того шумовата. Гудит задний мост. Очевиден дефект в главной паре. Но упорно не заменяю его и внимательно слежу за уровнем масла в картере. Надеюсь, мост продержится хотя бы "первый круг".

Скоро придется менять амортизаторы. Подтеканий жидкости еще нет, все вроде бы в норме, но при движении по неровной доро-

ге уже не раз приходилось "ловить" машину дополнительным "подруливанием", чтобы удержать на заданной траектории. В принципе 60 тысяч пробега по российским дорогам для амортизаторов — это достаточно.

Зимой поменял "дворники". Один из них "протерся", что называется, до дыр. Новые щетки стеклоочистителя оказались действительно много лучше старых. Они изготовлены фирмой SWF, известной самыми передовыми достижениями. Утверждают, что эти щетки ходят вдвое дольше "родных" благодаря особому рецепту резины. Правда ли это — покажет дальнейшая эксплуатация "Мани". А вот что совершенно явно: к новым щеткам меньше прилипает снег и они меньше подвержены обледенению.

Осталось сообщить еще об одной стороне эксплуатации редакционной "шестерки". После первых 4 тысяч пробега машину перевели на газовое топливо. Таким образом, ее общий пробег на сжиженном газе составил 55 тысяч километров. Никаких неудобств это не вызывает.

Если проводить аналогию с бензином, то газу соответствует октановое число около 105, поэтому детонационные стуки "Мане" просто незнакомы. Показания СО в выхлопных газах на уровне 0,2%. Расход газа примерно тот же, что и бензина, — в среднем 10 л/100 км. Зимой, правда, в заторах доходило до 12–13 литров.

На машине установлено отечественное газовое оборудование САГА-6. Одно из его преимуществ — возможность определять количество топлива (газа в том числе) по показаниям штатных приборов. То есть еду на бензине — датчик топлива показывает, сколько бензина в баке, еду на газе — сколько газа в баллоне. Нареканий оборудование не вызывало. Единственно, о чем стоило подумать разработчикам — упростить систему слива конденсата. Хотя эту операцию приходится делать нечасто — я провожу ее в среднем каждые 5 тысяч — и сама она тривиальна (нужно отвернуть две сливные пробочки под редуктором), доступ к ним не очень удобен. Правда, как сообщили разработчики, в новых моделях САГА-6 процедура будет происходить автоматически.

Если же коснуться экономии от использования газового топлива, то она налицо. За 55 тысяч километров мне пришлось бы израсходовать 5500 литров бензина, что по московским ценам (беру в среднем 2000 руб. за 1 литр) составило 11 млн. рублей. То же количество газа стоит вдвое дешевле. Значит, я сэкономил 5,5 млн. рублей. Учитывая, что газовая аппаратура — оборудование дополнительное и стоит порядка 1,5 млн. рублей, то я, выходит, сэкономил примерно втрое больше, чем затратил на нее. И конечно, горжусь тем, что все это время загрязнял природу меньше, чем коллеги на бензиновых моторах. Полагая этот факт доставил бы радость и "Мане", если бы она была существом разумным.

Владимир СОЛОВЬЕВ