

ПОСТТРАВМАТИЧЕСКИЙ СИНДРОМ

Станислав Панин



Лада Калина

Изготовитель – АВТОВАЗ
 Год выпуска – 2013
 В эксплуатации «За рулем» – с сентября 2013 года
 Пробег на момент отчета – 72 000 км

Публикации в ЗР
 2013, № 12; 2014, № 9;
 2015, № 2; 2016, № 1;
 2017, № 6; 2018, № 5, 9

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–72 000 км)*, Р

Расходы на содержание: 0–67 000 км	296 723
Из них на бензин (АИ-95; средний расход 9,4 л/100 км)	226 108
Расходы на содержание: 67 000–72 000 км	23 995
Из них на бензин (АИ-95; средний расход 8,8 л/100 км)	18 860
Плановая замена масла в двигателе	1960
Комплект свечей зажигания	495
Передние тормозные диски	2100
Передние тормозные колодки	580
Общие расходы	320 718
Стоимость 1 км пробега	4,45

* Без учета транспортного налога, расходов на полис ОСАГО и восстановление автомобиля после переворота.

Реабилитация после тяжелых травм нужна не только людям. Дорогостоящий кузовной ремонт Калины после переворота на зимнем треке в начале марта 2018 года был закончен только к середине лета (ЗР, № 9, 2018). Выйдя из сервисного стационара, машина стала неспешно возвращаться к нормальной повседневной жизни. Дороги общего пользования не выявили скрытых последствий сурового вылета, поэтому для полноценной проверки Калина отправилась на трек. Именно он раскрывает истинное состояние техники.

Предварительно планово обновил масло в двигателе, заменил свечи, которые заметно подустали из-за частых коротких передвижений автомобиля в период восстановления, и передние тормозные колодки, а вот диски трогать не стал – запас их толщины не вызывал опасений.

Как и ожидалось, трековый режим вскрыл массу недочетов. Больше всего удивили передние тормоза. После первого же быстрого круга они откровенно поплыли. Сначала показалось, что дело в браке новых колодок. Однако через пару недель ситуация повторилась на другой трассе уже с фрикционными накладками с более спортивным составом. Оказалось, что неожиданно сдались тормозные диски. А ведь в прошлом летнем сезоне заводских тормозов хватало за глаза даже на очень требовательных треках. При этом толщина

дисков была всего на 0,2 мм больше. Подобный «отказ» тормозов можно было запросто словить при активной езде по горным серпантинам или затяжном торможении на скоростной трассе.

Заметно увеличились крены в поворотах – приуныли амортизаторы. Для второго визита на трек решил поставить «околоспортивный» комплект и внимательно осмотреть родные стойки. Все четыре амортизатора сильно растеряли жесткость – штоки утапливаются с минимальным усилием. При этом потеков нет и их потрепанное состояние не успело проявиться в условиях обычной городской езды. Удивительно, что они прожили так долго. Осталось только решить – купить новые оригинальные или попробовать что-нибудь из заменителей.

После второй вылазки на трек заголосила выхлопная система. Ее баритон стал ощутимым на 60 000 км (начал прогорать сильфон), но долгое время рев не прогрессировал и не доставлял дискомфорта. Спустя почти 10 000 км сильфон окончательно сдался. Я думал, что дело в возрасте автомобиля и тяжелых условиях эксплуатации, пока не узнал, что примерно на таком же пробеге похожая проблема настигла родственные редакционные автомобили Datsun mi-DO и Лада Веста, которые заметно моложе и эксплуатируются в гораздо более щадящем режиме.



Детали салона пока чувствуют себя неплохо. Единственное исключение – ручка рычага коробки передач, заметно потерявшая



Заводские амортизаторы имеют меньший пробег, чем автомобиль. Значительную долю летнего времени их место занимали разношерстные спортивные комплекты стоек. Однако в ходе насыщенных сезонных зимних сезонов им доставалось по полной программе.

Когда Калина лежала на крыше после вылета с трассы, из аккумулятора вылилась часть электролита и частично осыпалась пара пластин. Долили дистиллированную воду до необходимого уровня, и заводская батарея до сих пор работает исправно, причем даже после недельного простоя машины на морозе.



Этот большой скол с вмятиной оставил год назад камень, прилетевший с дороги. Судя по небольшим следам ржавчины, металл капота имеет неплохую антикоррозионную защиту.



Двигатель и коробка чувствуют себя отлично. Даже на треке нет расхода масла, посторонних шумов и проблем с переключением передач. Несмотря на высокие нагрузки, состояние того же ремня ГРМ до сих пор хорошее. Хотя по регламенту его необходимо заменить совсем скоро – на 75 000 км.

Но время берет свое: «оперение» кузова начало ржаветь. Появились очаги коррозии на кромке капота и на пятой двери в зоне пластиковой накладки. Однако нельзя сказать, что кузов так уж подвержен коррозии. Годовалый скол приличных размеров (я его специально не обрабатывал) на капоте ржавеет медленно.

Кстати, у редакционного Датсуна mi-DO антикоррозионная стойкость почему-то ниже – при меньшем пробеге и возрасте он собрал гораздо больше «рыжиков». У Калины не ржавеют кромки дверей и крыльев, которые



Облезание порогов от «пескоструя» из-за «недоразвитых» заводских брызговиков за последние 5000 км не прогрессирует. Оголенный металл корродирует медленно.

Коррозия под пластиковой накладкой пятой двери – одна из стандартных болячек автомобилей разных марок. На нашей Калине она всплыла только на пятом году эксплуатации, тогда как на некоторых иномарках проявляется еще в гарантийный период.



Чтобы вырезать прогоревший сильфон и вварить новый, нужно снять часть выхлопной магистрали. Беда в том, что ее крепления к катколлектору очень сильно ржавеют. Даже на годовалых машинах они запросто ломаются при попытке открутить гайки. Надо быть готовым к тому, что придется снимать катколлектор.



После первого неожиданного перегрева передних тормозов на треке я провел полную проверку всех механизмов. Оказалось, что 18,5 мм остаточной толщины тормозных дисков недостаточно при высоких нагрузках, хотя ранее вполне хватало 18,7 мм. Неожиданно! Для справки: толщина новых дисков – 20 мм, максимально допустимая выработка – 2 мм.

традиционно находятся в зоне повышенного риска у многих машин. При внимательном осмотре этих кузовных деталей после переворота и в процессе восстановления машины не было выявлено даже зародышей коррозии.

Что удивительно, «сверчков» в салоне не прибавилось даже после переворота и восстановительных работ. По-прежнему основными источниками посторонних шумов являются вибрирующая крышка бардачка и рамка монитора на центральной панели. Не так давно мне довелось «пощупать» свежую машину – 2016 года выпуска. На ней крышка бардачка имеет более удачный вариант фиксации и не шумит.

В целом Калина держится молодцом. С честью переносит повышенные нагрузки и серьезные спортивные травмы. Общая усталость автомобиля наступает куда медленнее, чем ожидалось.

ЭР

FORD ECOSPORT
Год выпуска – 2018



Михаил Кулешов

Как только число на одометре стало пятизначным, прежде молчаливый и тихий EcoSport «заговорил». Сначала на шербоатом асфальте и неровностях начал скрипеть центральный туннель. Особенно активно он ворчит, если использовать подстаканники по назначению. Затем, буквально за день до сдачи этого номера в печать, начала жаловаться на жизнь задняя подвеска. Проезды «лежачих полицейских» сопровождаются крайне неприятным скрипом. На морозы грешил напрасно. Даже если отогреть машину в подземном паркинге, звуки остаются. С их природой разберусь в ближайшее время и обязательно расскажу в одном из материалов об эксплуатации Экоспорта.



DATSUN mi-DO
Год выпуска – 2015



Максим Сачков

Datsun mi-DO остается в нашем редакционном парке. Мы решили пока не продавать голубой хэтчбек – после планового ТО-60 000 км он продолжает наматывать километры, а мы – следить за его техническим состоянием. Все системы, агрегаты, узлы работают без нареканий, однако постоянно докучают неприятные мелочи. Одна из последних: щетки очистителей стали лениво ползать по ветровому стеклу и в один момент остановились окончательно. Сначала грешили на сгоревший электромотор, но, когда разобрали «жабо», чтобы добраться до механизмов, выяснилось, что закисли шарниры трапеции. Поразительно, ведь машина подолгу не простаивала и регулярно махала дворниками. Разобрали, очистили, смазали – работают как новые. Жалко потерянное время и что пачкаться пришлось.

