



ВАЗ-21063

Марка – ВАЗ-21063; изготовитель – ВАЗ; год выпуска – 1993; в эксплуатации – с августа 1994; пробег на момент отчета – 75 тыс. км; предыдущая публикация – ЗР, 1997, № 6.

Владимир СОЛОВЬЕВ

В прошлый раз я закончил свой рассказ о "Мане" (так у нас зовут одну из редакционных "шестерок") на том, что она подобралась к шестидесяти тысячам километров. За минувшее лето и осень машина прошла еще пятнадцать, и сейчас ни разу не подводивший спидометр отсчитывает семьдесят пять тысяч.

Самым тяжким за это время стало непредусмотренное испытание на грузоподъемность и проходимость с огромным прицепом. Стоило только мне уехать в командировку, как отдел эксплуатации (эксплуататоры, сатрапы!) решил проверить, потянет ли маленькая "шестерочка" тонну груза. А чтобы придать данному эксперименту научную основу, стали замерять расход топлива на проселочной и шоссейной дорогах.

Все получилось так, как читатель имел возможность прочесть в восьмом номере журнала за 1997 год. Груз благополучно переместили, замеры и выводы сделали. Но только машине дорого обошлись эксперименты. "Железный подопытный кролик", то есть "Маня", после этих издевательств вынудил нас поменять коробку передач и амортизаторы.

Первой всерьез о себе заявила коробка. Двигатель, в который заливали только синтетическое масло, устоял и, надеюсь, проходит еще немало километров. А вот коробка... Первым сигналом послужил отказ при включении первой передачи. Формально она включалась, но при попытке тронуться с места

рычаг вздрагивал и выпрыгивал назад. Вначале я не придавал этому значения и просто придерживал рукоятку рукой, пока не переходил на вторую передачу. Потом удерживать ее становилось все труднее и труднее. Наконец, она и вовсе перестала повиноваться. Трогаться с первой стало невозможно.

Однако "Маня" неплохо стартовала и со второй. Но я-то понимал, каким трудом давалось ей это. Болезнь прогрессировала. Вскоре, через каких-нибудь три тысячи километров, пришлось уже удерживать рычаг и при начале движения со второй.



Коробка умирала. Качество трансмиссии, как, наверное, помнят читатели по прежним публикациям журнала, оставляло желать лучшего. В прошлый раз досталось заднему мосту. Правда, несмотря на некоторое подвывание, он еще служит.

Постепенное угасание ужасней внезапной смерти. Оно выматывает "родных и близких". Бывалый владелец подумывает о немедленной продаже машины. Но я не владелец и к тому же, откровенно говоря, не хотелось расста-

ваться с "Маней". Поэтому в техцентре "Кунцево" мы приобрели за два миллиона новую коробку передач.

Примечательно, что в нее уже было залито масло. Один продавец утверждал, что это специальное обкаточное, другой – что оно залито, дабы не допустить коррозии в случае длительного хранения агрегата. Выяснить истину окончательно нам так и не удалось. Поэтому при замене в коробку залили свежее трансмиссионное масло.

Сняв с машины коробку передач, нельзя было не воспользоваться возможностью проверить сцепление. "Корзина" и диск изрядно подносились, опять, видимо, сказались перегрузки с прицепом, и их решено было заменить новыми. Выложили еще полмиллиона рублей.

Позже, когда механики в нашей лаборатории разобрали старую коробку, выяснилось, что в ней практически не осталось ни одного "живого" подшипника. Валы болтались. Удивительно только, как с такой коробкой можно было ездить?

Что касается амортизаторов, то сигналом к замене послужило ошутимое раскачивание задней части автомобиля при полной нагрузке. При езде порожняком этого не наблюдалось. Кстати, так называемый тест, о котором не раз писал журнал, – качнуть машину и посмотреть, сколько колебаний она сделает, – "Маня" с успехом выдерживала. А вот при двух пассажирах сзади раскачивание начинало раздражать.

В принципе достаточно было заменить только задние ослабшие амортизаторы, но коллеги посоветовали менять весь комплект. "Мане" здесь повезло – она получила амортизаторы "Газматик" известной фирмы "Монро". Подвеска стала чуть жестче, но зато на дороге машину просто не узнать. Как ни парадоксально, в целом улучшилась плав-

ность хода, от бывшего раскачивания не осталось и следа. Прохождение поворотов доставляет удовольствие.

Автомобиль с новыми амортизаторами словно помолодел, потребовав, правда, на это еще полтора миллиона рублей. Это было самое ценное наше приобретение, особенно потому (подчеркну!), что отличная работа амортизаторов дополнительно обеспечивает собственную безопасность на дороге.

На заводских амортизаторах машина пробежала 65 тыс. км — довольно неплохой результат. Правда, левый передний пришлось поменять по гарантии на первой же сотне километров — он был неисправен и сразу заявил об этом чрезмерным стуком.

Несмотря на вынужденные ремонты, убежден: в российских машинах заложен мощный потенциал живучести. В таких, можно сказать, зверских условиях эксплуатации, как в России, не работает у себя дома ни одна зарубежная машина класса нашей "шестерки". Не случайно продавцы подержанных иномарок стараются особо подчеркнуть, что их автомобиль по российским дорогам не ездил, то есть за его состояние можно не беспокоиться.

На нашей "Мане" при 75 тысячах пробега характеристика мотора почти как у нового. Если бы не досадные мелочи — подтекание масла через прокладку поддона и клапанной крышки, можно было бы говорить, что двигатель у нас просто отличный. С самого начала эксплуатации в него заливали импортную "синтетику" 5W40 BP. В результате износ минимальный. Легко пускается даже в лютые морозы.

Осенью на машину была установлена электронная система зажигания. Не то, чтобы прежняя не удовлетворяла, но в Москве принялись активно бороться за чистый воздух, и оснащение машин более совершенными электронными системами зажигания стало своего рода велением времени. В столице за эту работу взялась организация "Экотранс". Стоимость электронного комплекта (того самого типа, что на переднеприводных вазовских машинах) — 700 тысяч рублей. В него входит и запасной (аварийный) коммутатор. По характеристикам он уступает основному, но до гаража вы в любом случае доедете.

"Маня" с электроникой проехала около 5 тыс. км. Что изменилось в ее характере? Пускаться стала безуслов- но лучше. Отпала необходимость следить за состоянием контактов преры-

вателя-распределителя. Мотор работает уверенней. Это особенно отчетливо проявляется, когда недостаточно прогрет двигатель. Можно полностью открыть воздушную заслонку карбюратора значительно раньше, и мотор не будет глохнуть.

Подведем кое-какие итоги. Да, последние 15 тыс. км были не самыми легкими. Расходы на "лечение" соста-

вили 4 млн. 700 тыс. рублей. Старость — не радость, говорит народная мудрость. Но можно ли назвать 75 тысяч километров пробега старостью? Я бы не рискнул. "Сердце" и "легкие" работают отлично, "Маня" резва, послушна. Немного потускнела лакированная поверхность, да кое-где выступили старческие рыжие пятна. Но ведь чудес не бывает.

УАЗ-31514

Модель — УАЗ-31514; изготовитель — УАЗ; год выпуска — 1993; в эксплуатации — с декабря 1993; пробег на момент отчета — 80 тыс. км; предыдущие публикации — ЗР, 1997, № 4, 9.

Алексей СОЛОПОВ

Перед самым Новым годом редакционный УАЗ-31514 отмечал день рождения. Соответствующее событию подведение итогов на этот раз оказалось последним — на Ульяновском автозаводе сочли, что пора машину отзывать. На замену должен прийти длиннобазный 3153, уже представленный нашим читателям (ЗР, 1997, № 1).

За четыре года мы достаточно близко подружились с "козликом", хотя у некоторых коллег новоприобретение журнала вызывало вначале скептические усмешки. До конца 80-х автомобиль не продавали населению, никакого сервиса для него попросту не существовало, так что при ремонте можно было рассчитывать исключительно на собственные силы. Говорю об этом подробно, дабы не объяснять, почему среди эксплуатационных расходов отсутствуют траты на сервис. Все работы проводились самостоятельно.

Знакомясь с "одномарочниками", пришел к выводу, что в подобном положении пребывают все. У каждого гараж представляет собой прилично оборудованную мастерскую. Среди владельцев УАЗов случайных людей нет. Трудно представить, чтобы кто-нибудь "хватанул" "уазик", не дождавшись "Нивы" нуж-

ной расцветки или чуть недобрав на "Дэу". Это — специальный автомобиль для людей с особым менталитетом. И если такому автомобилисту понадобится наклепать накладки, то, будьте уверены, у него найдется и наждак, чтобы ободрать остатки старых, и дрель, и клепки, не говоря уже о верстаке с тисками.

Впрочем, была работа, которую пришлось делать на самом автозаводе. Мы писали (ЗР, 1997, № 9) об ослаблении крепления картера сцепления к двигателю. Силовой агрегат демонтировали с автомобиля, перешлифовали отверстия под направляющие штифты, установили штифты большего диаметра и заменили все крепежные детали.

За четыре года машина прошла около 80 тыс. км. Поскольку все работы фиксировались, можно прикинуть и траты. Итак, на первом году по загадочной причине развалился поршень в двигателе. Заменяли, найдя у кого-то газовский. Купили комплект колец и прокладку головки. Поскольку за эти годы "вес" рубля менялся, возьмем за всеобщий эквивалент доллар. Первая покупка — 60 долларов. За это время двигатель "съел" шесть ремней привода вентилятора — всего 10 долларов. После трех с половиной лет "сдох" аккумулятор — еще 55 долларов. Из-за одной разрушившейся силовой детали пришлось в ко-

