



Станислав Панин

Лада Калина

Изготовитель – АВТОВАЗ
 Год выпуска – 2013
 В эксплуатации «Зарулем» – с сентября 2013 года
 Пробег на момент отчета – 75 000 км
 Публикации в ЗР
 № 12, 2013; № 9, 2014; № 2, 2015; № 1, 2016; № 6, 2017; № 5, 9, 2018; № 2, 2019

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–75 000)*, р

Расходы на содержание: 0–72 000 км	320 718
Из них на бензин (АИ-95; средний расход 9,4 л/100 км)	250 103
Расходы на содержание: 72 000–75 000 км	26 900
Из них на бензин (АИ-95; средний расход 9,9 л/100 км)	13 600
Передние амортизаторы	5800
Задние амортизаторы	3600
Опора переднего правого амортизатора	1000
Опорные подшипники передних амортизаторов	1900
Рулевые наконечники	1000
Общие расходы	347 618
Стоимость 1 км пробега	4,63

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

ПО ПРОЗВИЩУ БОРЩ

Не всегда удастся придумать удачное прозвище автомобилю, но к редакционной Калине пожизненно прилипла кличка Борщ. Причем все, кто знаком с машиной, называют ее только так: как, мол, там Борщ? Борща починил?

Аналогия довольно проста. Цвета нашей Калины и борща не очень совпадают, но оба являются довольно простым, недорогим и при этом сытным продуктом. И для совмещения повседневной эксплуатации с круглогодичным участием в любительских соревнованиях Калина – один из самых удачных вариантов.

Двигатель до сих пор работает без серьезных нареканий: не шумит, масло не ест. Начали возникать подозрения в небольшой потере динамики, но они улетучились, когда на заученной трассе Борщ неожиданно улучшил свое время. Однако с недавних пор стали заметно плавать обороты холостого хода на прогретом моторе. Причем это начинается неожиданно и на ровном месте, а через короткое время само проходит. При этом код ошибки не появляется, и в памяти блока управления пока всё чисто. Сначала грешил на подсос воздуха на впуске, но всё оказалось герметичным, – придется ждать более явного проявления недуга.

Коробка передач чувствует себя нормально, но в любых температурных режимах продолжает отчетливо шуметь на «нейтрале» с опущенным сцеплением. Хотя, когда мы ее ремонтировали

на пробеге 50 000 км из-за сторевших колец синхронизатора второй передачи (№ 6, 2017), дефектовка не выявила других неисправных деталей. Практика профильных СТО показывает, что победить указанный специфический шум подобных коробок крайне сложно.

В рулевом управлении пришлось снова обновлять рулевые наконечники, в которых появился люфт после очередных 20 000 км. Это были пусть и не оригинальные, но всё же проверенные детали уважаемого бренда. Скорее всего, аукнулась одна из зимних трасс с очень суровым покрытием, по которой мы с Калиной проехали в боевом режиме. Справедливости ради отмечу, что на Калинах других участников гонок оригинальные наконечники приходится менять примерно с той же периодичностью.

На 75 000 км обновил амортизаторы по кругу. Заводские газовые стойки служили верой и правдой, и многие сказали бы, что еще можно поехать. Но стойки существенно потеряли жесткость – это явно ощущалось на треке и при проверке снятого амортизатора (когда утапливаешь и вытягиваешь шток). На замену приобрел оригинальные детали. Машина на новых амортизаторах стала собраннее, хотя кардинальных улучшений в поведении не произошло.

Померла правая опора переднего амортизатора – уже четвертая! Она начала раздражающе скрипеть. Даже при



Такое ранение на капоте оставила ледышка, упавшая с крыши дома именно на ребро панели. Это случилось в январе 2019 года, а первые следы коррозии стали появляться лишь спустя полгода.

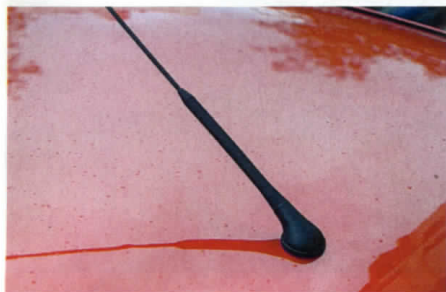


К 75 000 км заметно подустали опоры двигателя, причем сильнее всех изношена правая (на фото). Более явно это видно со стороны подкрылки, а из смотровой ямы она всё еще кажется вполне здоровой.

На фото – внутренняя полость правого переднего крыла. Отчетливо видны следы коррозии на стыке двух панелей, причем только в одной зоне. На левом крыле примерно в том же месте есть похожие следы, но менее заметные. На заводских крыльях таких очагов не было.



Уплотнительная резинка на водительской двери длительное время натирала дверной проем. Однако последствия проявились недавно – из-за механического воздействия стала откалываться краска.



Найти некоторые неходовые запчасти проблематично даже в Москве. К примеру, штатные передние подкрылки, антенну и черные наклейки на стойки дверей пришлось покупать под заказ. Причем ожидание растянулось с заявленных двух-трех дней до недели.

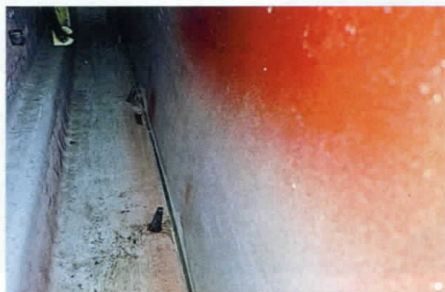
Приходящей эксплуатации передние опоры живут крайне мало; в подвеске этот расходник самый частый кандидат на замену. Ощущаются также легкие перекаты в заднем левом ступичном подшипнике – скоро придется менять. Правый в сборе со ступицей я обновлял около 10 000 км назад. Кстати, гоночная жизнь никак не вредит подшипникам, они ходят примерно столько же и при обычной эксплуатации.

Уже давно на рабочих поверхностях задних тормозных колодок и барабанов из-за попадания грязи появились борозды. У этих деталей еще большой запас по толщине, и на эффективность замедления неравномерный износ не влияет. Но иногда сзади при торможении доносится пугающий хруст, поэтому готовлюсь к замене.

Наконец, самое интересное. Как чувствуют себя после года эксплуатации установленные кузовные элементы, которые



За исключением недолговечных опор передних амортизаторов, элементы ходовой части радуют достойным ресурсом.



Купленные крашеными правые двери выглядят отлично спустя год эксплуатации. Нет нареканий к качеству лакокрасочного покрытия как на внешних панелях, так и на внутренних. Не видно ржавчины в местах их стыка и на кромках, а это наиболее подверженные коррозии зоны.

покупались крашеными (работа сторонних профильных фирм)? Это передний бампер, два передних крыла и две правые двери (о восстановлении автомобиля после переворота читайте в № 9, 2018). Я специально не обрабатывал скрытые полости металлических деталей, чтобы потом оценить коррозионную стойкость. Бампер не заслужил никаких нареканий, качество лакокрасочного покрытия хорошее. Всё замечательно и на внешних металлических панелях. А вот внутри крыльев обнаружилась ржавчина. После этого разобрал двери, ожидая увидеть похожую картину, но внутри всё оказалось хорошо. Выходит, покупка таких деталей – потеря. Качество их окраски плавают. Учитывайте это, когда будете решать, ремонтировать ли старую кузовную панель или покупать новую, кустарно окрашенную. И не поленитесь сразу обработать скрытые полости и некрашенные места. **ЭР**



Состояние панелей днища и элементов силовой структуры очень хорошее. И это после частых и длительных простоев автомобиля на улице.

ЛАДА XRAY CROSS
Год выпуска – 2019



Александр Виноградов

Хотя пробег у редакционного хэтчбека Лада XRAY Cross совсем небольшой – 13 000 км, проблемы он начинает подкидывать недетские. Уже неоднократно сразу после пуска двигатель работал с сильными стуками – будто его поршневая порядком изношена. При этом не гасла лампа давления масла. Однако после двух-трех секунд всё приходило в норму: индикатор больше не загорался, двигатель работал как часы. Проверять я уровень масла – около максимума. Никаких кодов неисправностей или горящей индикации **Check Engine** тоже не было. И на погоду не спишешь – градусник при этих пусках показывал 15–20 градусов тепла. Почему мотор так странно себя ведет – непонятно. Не приведет ли это к серьезной поломке? Будем наблюдать.



RENAULT LOGAN STEPWAY CITY
Год выпуска – 2018



Константин Васильев

Редакционный Logan еще не добрался до первого ТО, а у него то и дело возникают проблемы с электрикой. В прошлый раз я рассказывал про неисправность левого подрулевого рычажка, из-за которой не включался ближний свет. Она неожиданно пропала и столь же неожиданно вернулась, только проявляется иначе. Ближний свет теперь гаснет при включении правого поворотника, при этом руль обязательно должен быть повернут вправо. Как только баранка возвращается в исходное положение, ближний свет снова включается. Кажется, без замены рычажка не обойтись. Обязательно подниму этот вопрос на ближайшем ТО, которое нужно пройти на 15 000 км. Если, конечно, ситуация не ухудшится раньше.

