

## Для ухода за «Спутником»

По-разному подходят владельцы к обслуживанию своих автомобилей. Одних в первую очередь интересует результат — достичь параметров, предписанных заводской инструкцией, и тем гарантировать себе нормальную езду изо дня в день. Другие весьма небезразличны к средствам, которыми этого достигают,— они постоянно ищут более удобные приемы, придумывают всевозможную оснастку, инструмент в дополнение к штатному, пусть даже пользоваться им станут не так часто. Сегодня предлагаем вам приспособления, разработанные читателем Б. Ездаковым, автолюбителем с 40-летним стажем. Правда, некоторые из них рассчитаны на своего рода гурманов. Полагаем, каждый без труда определит, что именно ближе его интересам и возможностям.

Конструкции приспособлений, о которых пойдет речь, подсказаны трехлетним опытом, эксплуатации ВАЗ-2108 (сейчас его пробег около 60 тысяч километров).

Сначала о тех, что предназначены для регулировки двигателя и его систем. **Зубчатый ремень** в приводе распределительного вала завод рекомендует подтягивать через каждые 15 000 километров. Важно не перетянуть его — от этого резко уменьшится срок службы ремня. На двигателях ВАЗ-2105, «Таврии» степень натяжения определяется пружиной у кронштейна натяжного ролика, так что сомнения в правильности регулировки отпадают. Чтобы их не испытывали и владельцы «спутников», предлагаю им использовать самодельный накидной ключ «на 32» в сочетании с простейшим динамометром (безменом), показанные на рис. 1.

Сначала отворачиваем гайку крепления натяжного ролика, чтобы он свободно вращался на оси. Поворачиваем ключом эксцентричную ось ролика против часовой стрелки с усилием 2 кгс (см. рис. 1).



Затем рукой фиксируем ключ в этом положении, прижав его к шкиву распределительного вала, и затягиваем гайку оси ролика (рис. 2). Усилие при затяжке гайки не должно превышать 4 кгс • м, иначе можно вырвать шпильку из блока.

Как я установил, что ремень нужно натягивать именно с усилием 2 кгс. Если превысить его хотя бы до 3 кгс, ремень при 1000—2000 об/мин будет завывать подобно сирене — верный признак, что ремень перетянут.

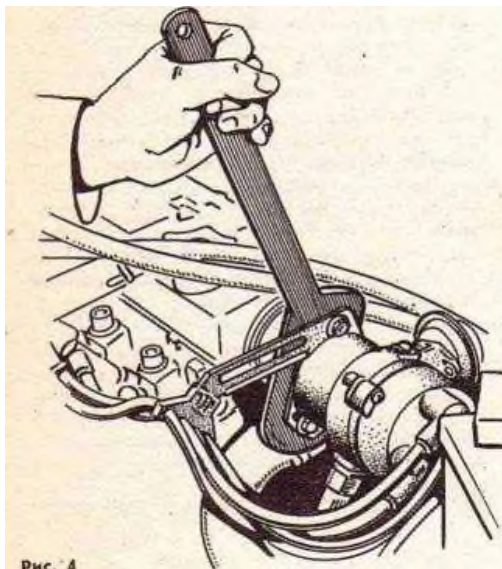
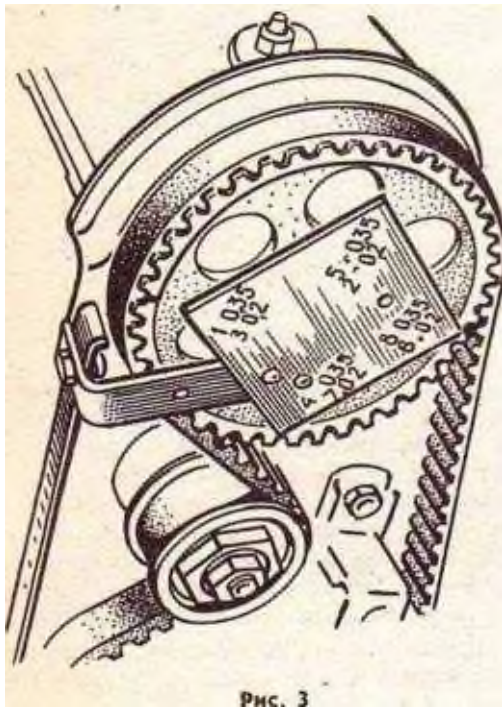
Совсем не сложное приспособление (рис. 3) для **контроля и регулировки заборов** в приводе клапанов позволяет фиксировать вал в нужном положении, а надписи на табличке, указывающие номер клапана и величину зазора, помогут действовать более уверенно.



Тем, кто устанавливает **момент зажигания** стробоскопом, будет полезен ключ для проворачивания датчика-распределителя (рис. 4). Он позволяет не очень сильно отворачивать гайки, крепящие датчик (из-за этого иногда подтекает масло по стыку), предохраняет от случайного укола током, от соприкосновения с нагретыми деталями. Зев ключа соответствует конфигурации фланца и плотно его охватывает.

Несколько приспособлений, относящихся к ходовой части. Для замены **амортизаторной стойки**, ее пружины или верхней опоры можно сделать приспособление по рис. 5 и 6: работа станет намного безопаснее. Опорная часть приспособления выполнена из двух отрезков стальной полосы, соединяемых винтами М5. (Конечно, возможно и другое конструктивное оформление, в том числе с тремя стяжками — **ред.**)

При длительной стоянке машины с затянутым ручным тормозом (особенно в сырую погоду) колодки могут прилипнуть к барабанам. Если их не удастся оторвать троганьем, советую снять прихватившееся колесо, и легким ударом молотка по мягкому стержню диаметром 5 мм вы вернете колодки в исходное положение (рис. 7).



При замене подшипника в ступице переднего колеса вызывает неудобство запрессовка ступицы, когда подшипник уже установлен в поворотный кулак. Болт, показанный на рис. 8, исключает возможность повреждения подшипника и может пригодиться также при буксировке автомобиля, с которого снят двигатель или приводы передних колес. В этих случаях болтом нужно стянуть наружное и внутреннее кольца подшипника, иначе при буксировке он разрушится.



Рис. 8

