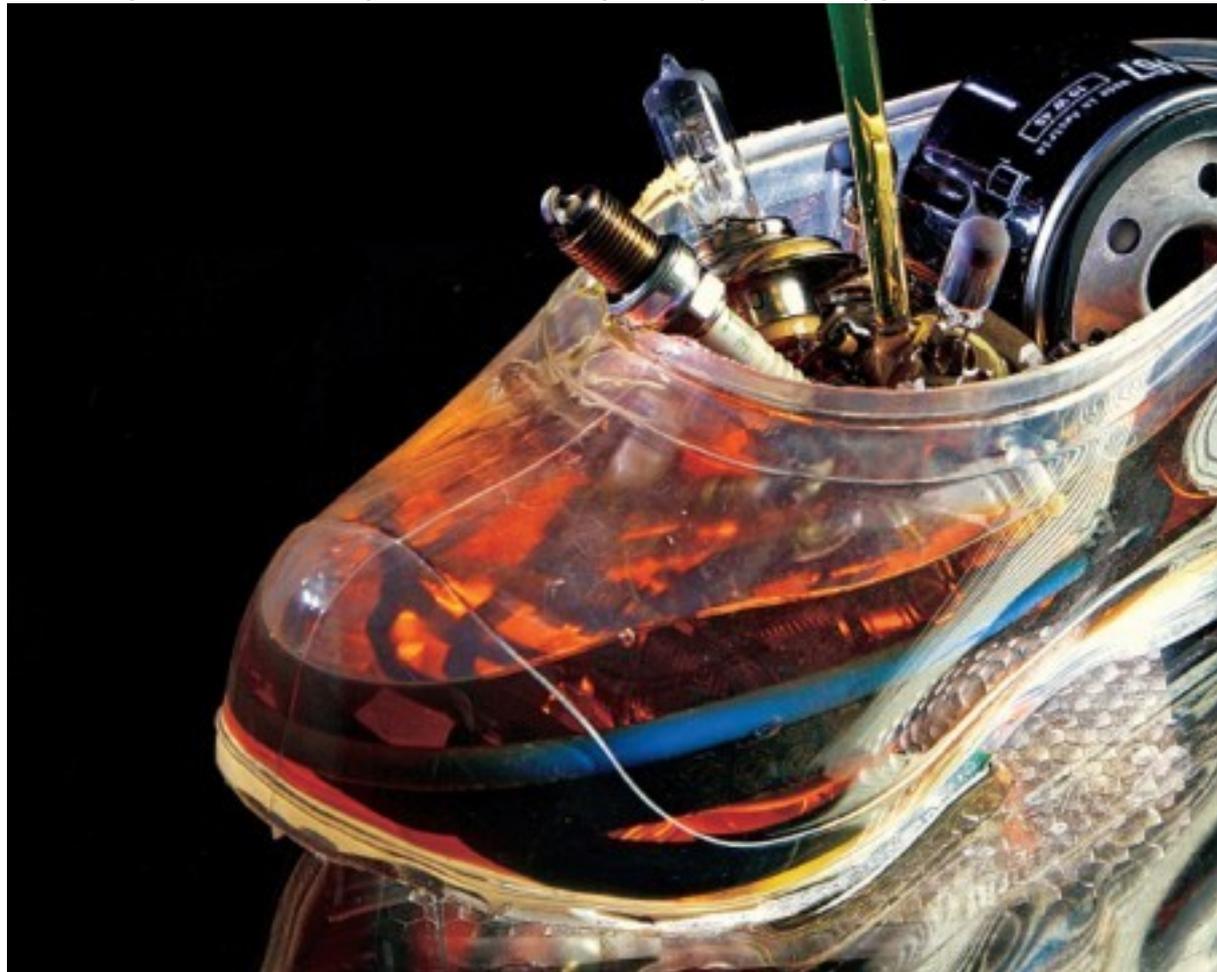
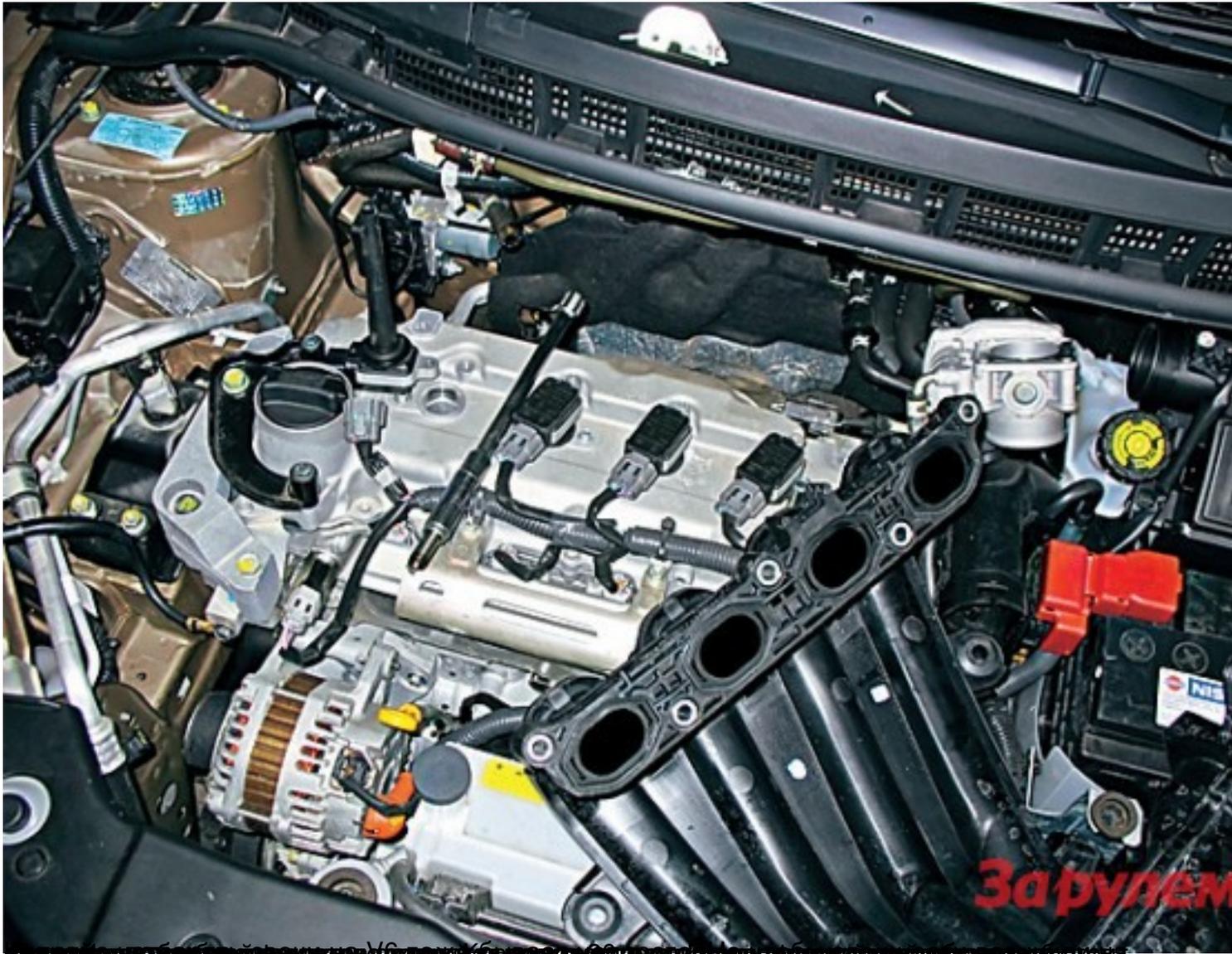


За годы существования рубрики "Ремонт и сервис" ее героями стали более полсотни машин. Одни порадовали удобством обслуживания и текущего ремонта, другие, мягко говоря, не очень.



СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

В этой номинации «лидер» – японский «Ниссан». Чтобы добраться до свечей на двигателях HR16 («Тида», 1,6 л) и MR20 («Кашкай», 2,0 л), надо полмотора разобрать: демонтировать накладку клапанной крышки, дроссельный узел, клапан адсорбера и впускной коллектор (**ЗР, 2010, № 1 и 12**). Не позавидуешь путнику, вынужденному заниматься этим в поле. Даже имея запасные свечи и весь необходимый инструмент, можно остаться не на ходу из-за поврежденных прокладок. Формально они одноразовые, и, хотя, как показывает опыт, выдерживают двукратный демонтаж, все же весьма советуем иметь с собой запасные.

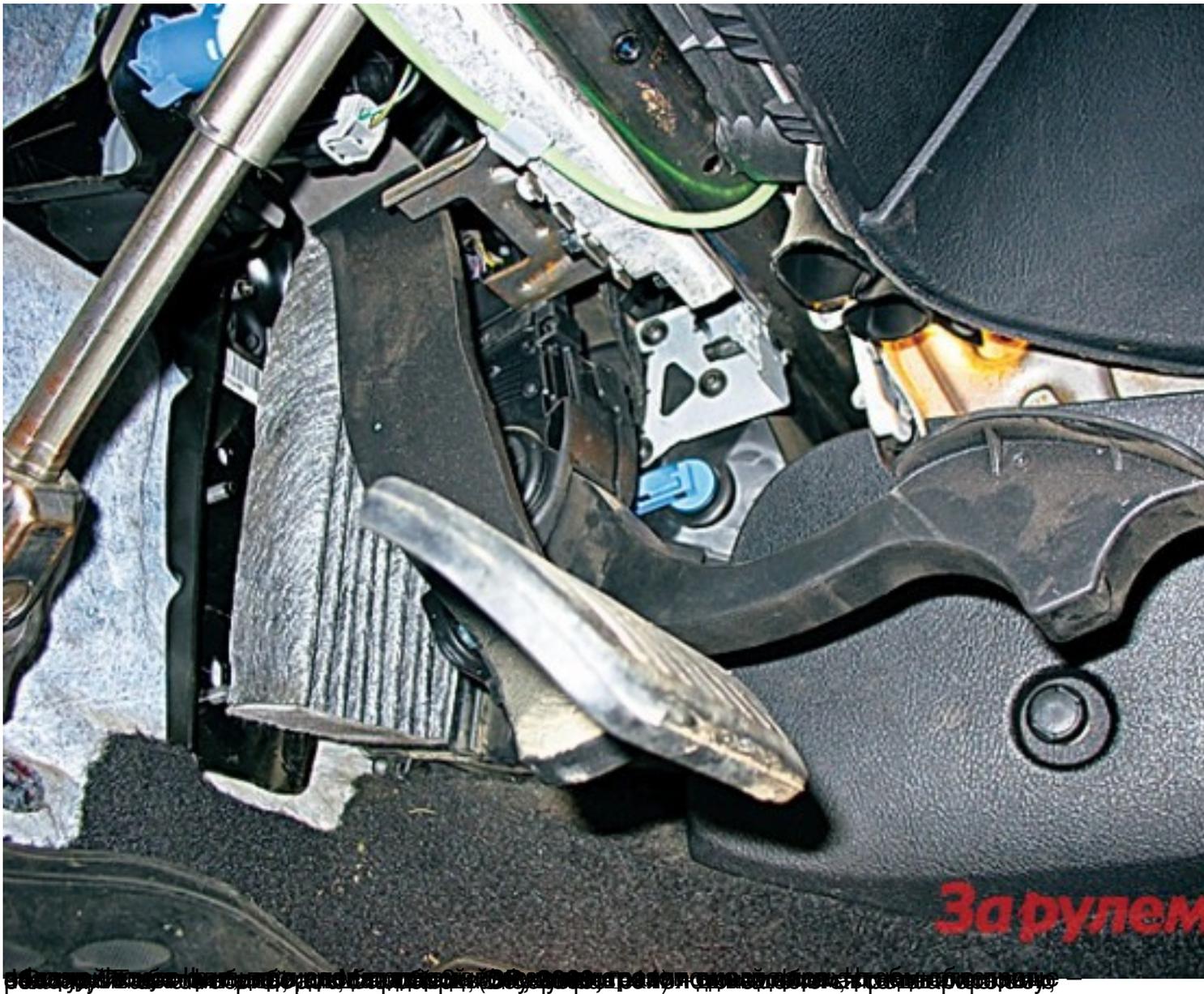


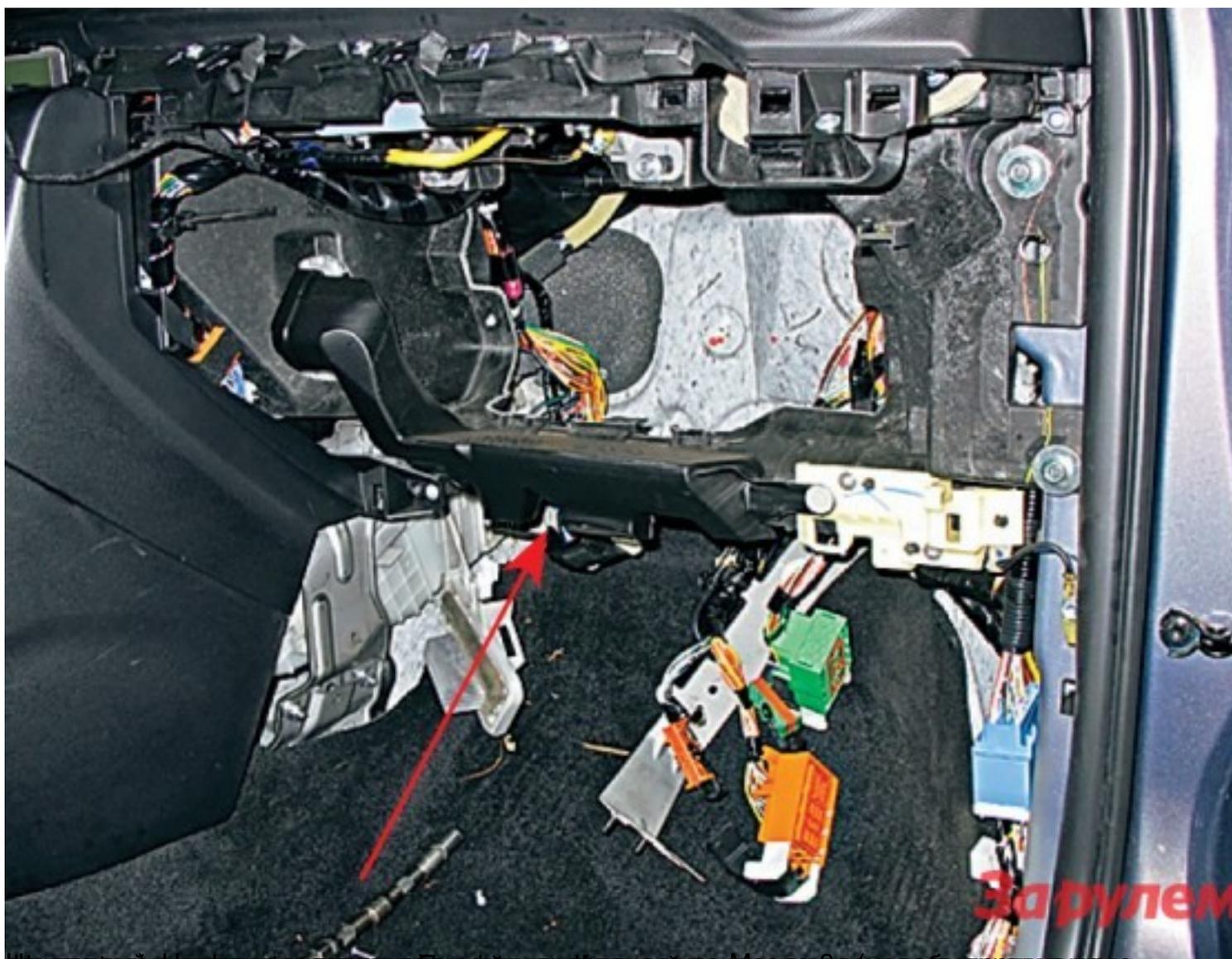
дизайнерская фирма, которая занимается разработкой и производством автомобильных комплектующих и аксессуаров.



САЛОННЫЙ ФИЛЬТР

Посмотреть бы в глаза конструкторам, так запрятавшим фильтр на «Форде-Фокус II», «Фьюжн» и «Мондео» (ЗР, 2008, № 3; 2009, № 6; 2011, № 3). Для замены нужно снять педаль газа, отвернув три непростые гайки. Они с обжатым буртиком, поэтому от руки не идут, а прямым удлинителем к ним не подлезешь – нужен либо гибкий, либо с карданчиком. Также необходима аккуратность, поскольку велик риск обломить шпильки, а чтобы их заменить, придется снимать весь педальный узел. Отсоединять разъем педали газа не рекомендуется – там слишком нежные игольчатые контакты, поэтому висящая на проводке педаль мешает вывернуть саморезы лючка.





РЕМНИ ПРИВОДА НАВЕСНЫХ АГРЕГАТОВ

Непросто поменять ремни на «фордах» с мотором 1,6 л (3P, 2008, □ 3; 2009, □ 6) – там нет натяжного ролика, при этом агрегаты намертво закреплены на двигателе и лишены возможности смещаться. Старый ремень просто разрезаем, а новый заводим на шкивы с помощью оправок и мыла. Даже опытные механики возятся вдвоем порой больше часа. Радует, что заявленный ресурс большой (200 тыс. км), но на самом деле столько не живут: изнашиваются шкивы, удлиняется сам ремень и, свистя, начинает проскальзывать гораздо раньше. А подтянуть его – никак. Иные умельцы подкладывают П-образные пластины под привалочные плоскости агрегатов, натягивая тем самым ремень, но такое решение все же на любителя.



Лампы в фонарях

В последние годы нас уже приучили к тому, что фонари для замены ламп часто нужно снимать. Сложность задачи зависит от количества и хватки дополнительных фиксаторов. Самые зубастые оказались у «Шевроле-Лачетти» с кузовом хэтчбек (**ЗР, 2007, № 11**

) и «Ниссана-Тида» (

ЗР, 2010, № 1

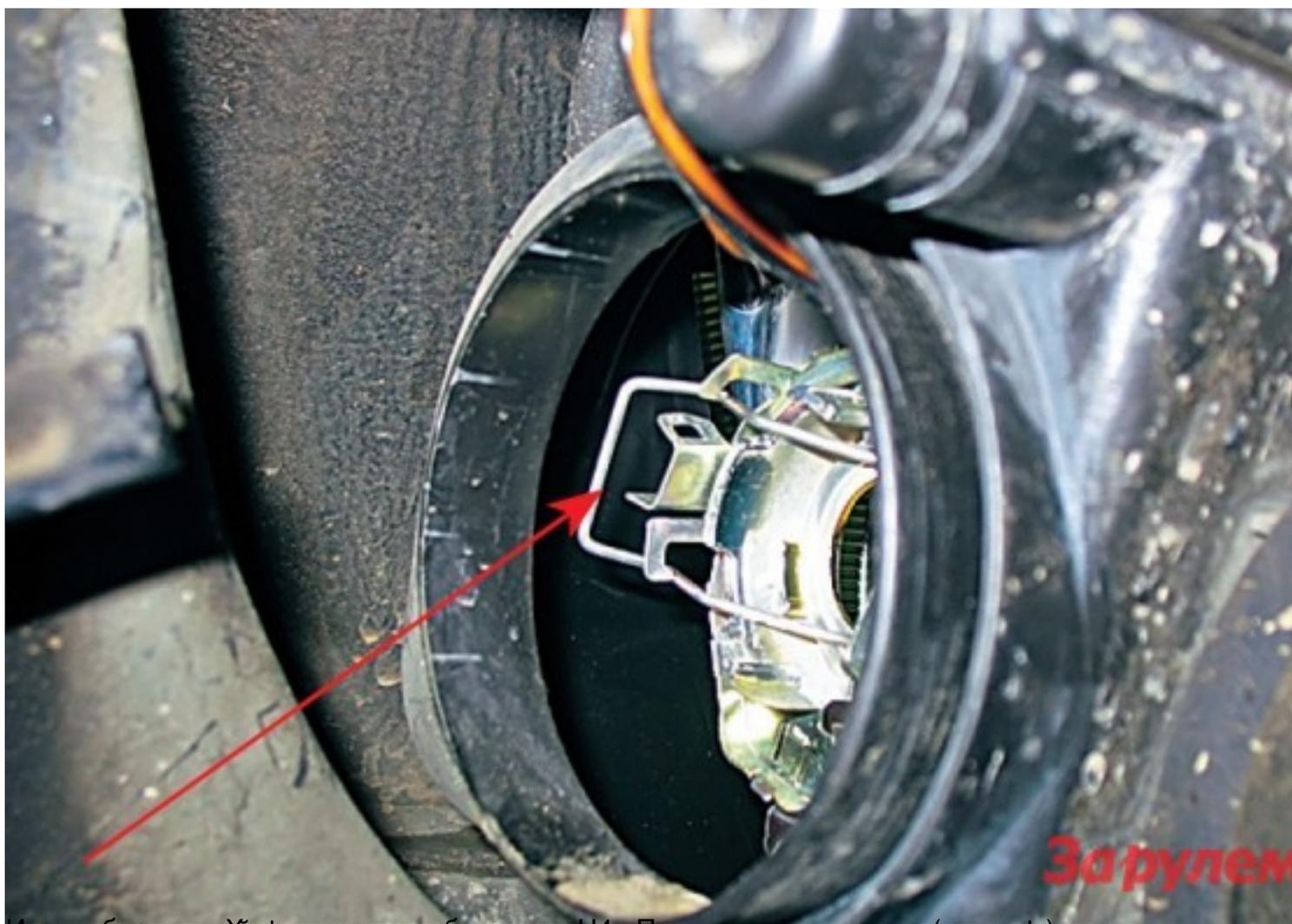
). Помнится, даже в четыре руки помучились, хотя при этом поливали ладони помощника сладким чаем, чтобы они стали липкими. Лишь тогда скользящими ударами по рассеивателю удавалось стронуть фонарь с места.



ЛАМПЫ В ФАРАХ

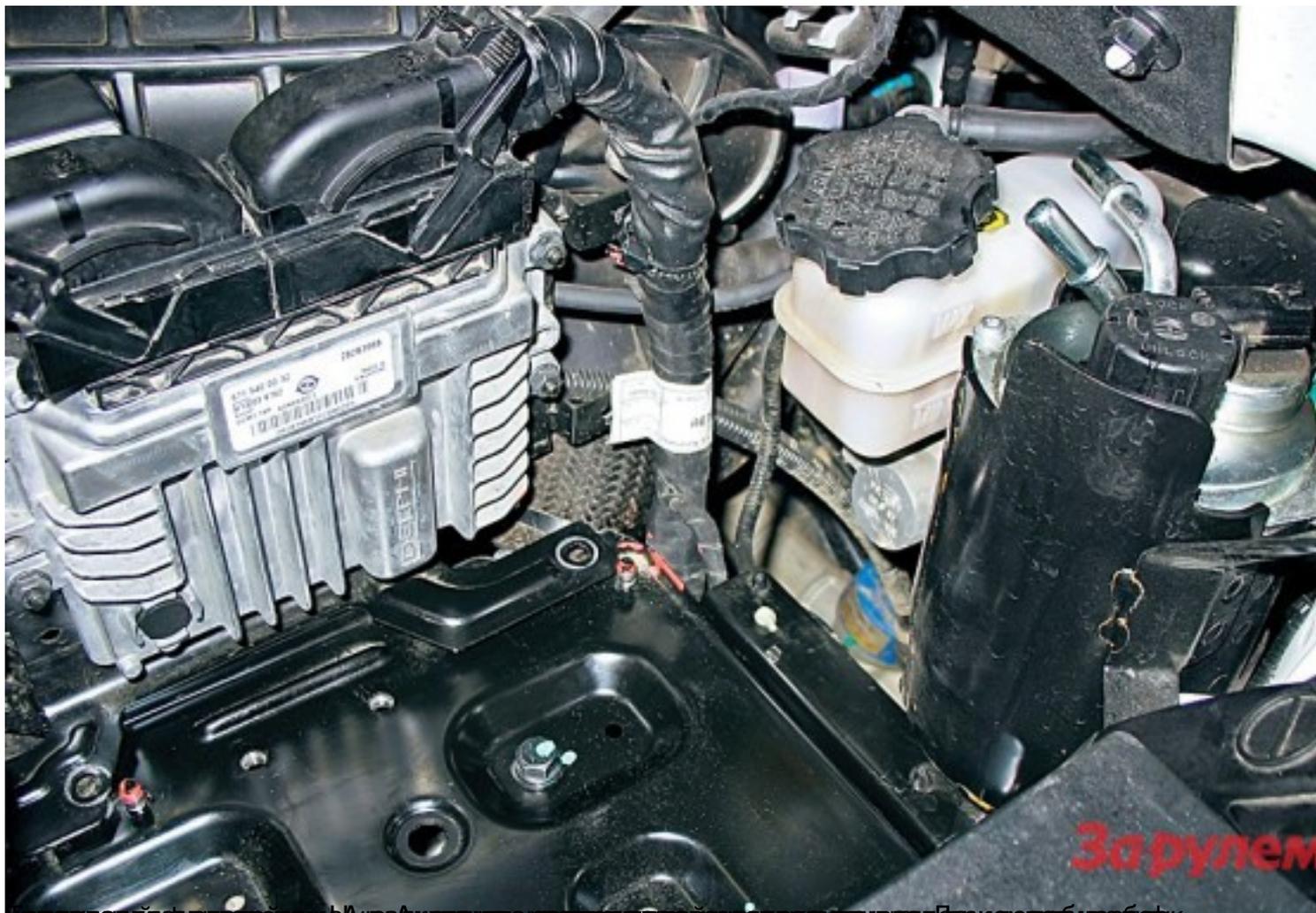
Здесь места в «калоше» достались хэтчбеку «Шевроле-Лачетти» и «Ладе-Приора» с оптикой из Киржача (**ЗР, 2007, № 11; 2011, № 8**). «Корейца» подвела элементарная оплошность конструкторов: чтобы вынуть патрон поворотника, не хватает нескольких миллиметров – патрон упирается в кронштейн кузова. Приходится снимать фару, а перед этим – решетку радиатора и бампер, потратив уйму времени. А всего-то надо было расположить лампочку под углом.

«Приору» добили технологи: с целью унификации фиксирующая пластина на обеих фарах поворачивается в одну сторону. Если справа это удобно, то слева – нет. К тому же отсутствует четкая фиксация, отчего пластину легко обронить в полость фары. Что у нас и случилось.



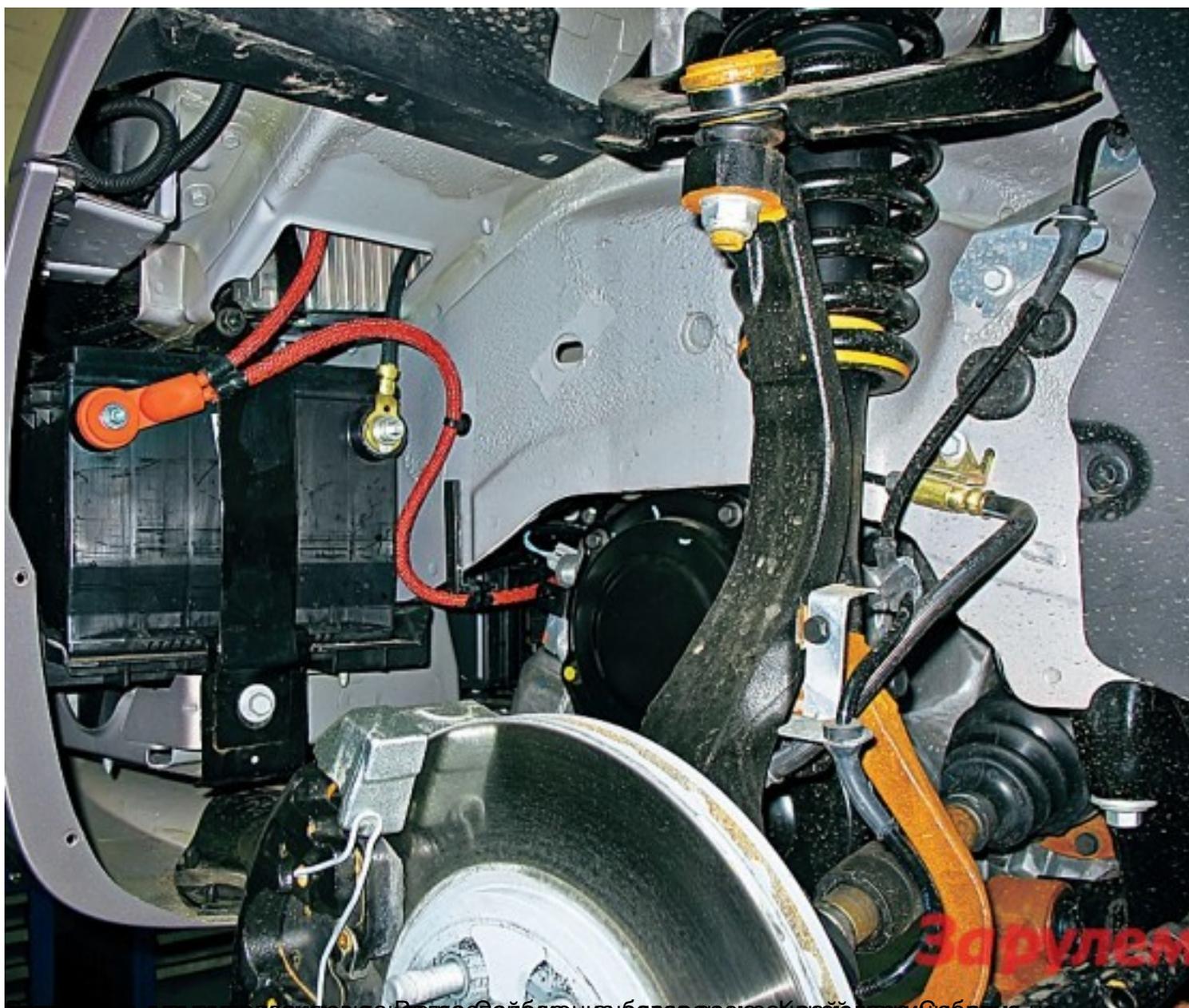
ТОПЛИВНЫЙ ФИЛЬТР

В большинстве бензиновых моторов фильтр встроен в погружной топливный насос. Отсутствие отдельного лючка в полу для доступа к нему, как в «Форде-Фокус» и «Мондео», – не лучшее решение. Но здесь хотя бы не придется менять фильтроэлемент при каждом ТО – на 120 тыс. км его обычно хватает. Другое дело дизель, где не только интервал замены меньше, но еще и воду из отстойника периодически приходится сливать. На «СанЙонге-Нью Акцион» (ЗР, 2011, № 9) для этого нужно снять аккумулятор, блок управления двигателем и собственно фильтр в сборе, отсоединив топливные магистрали. Более сложного случая пока не встречали.



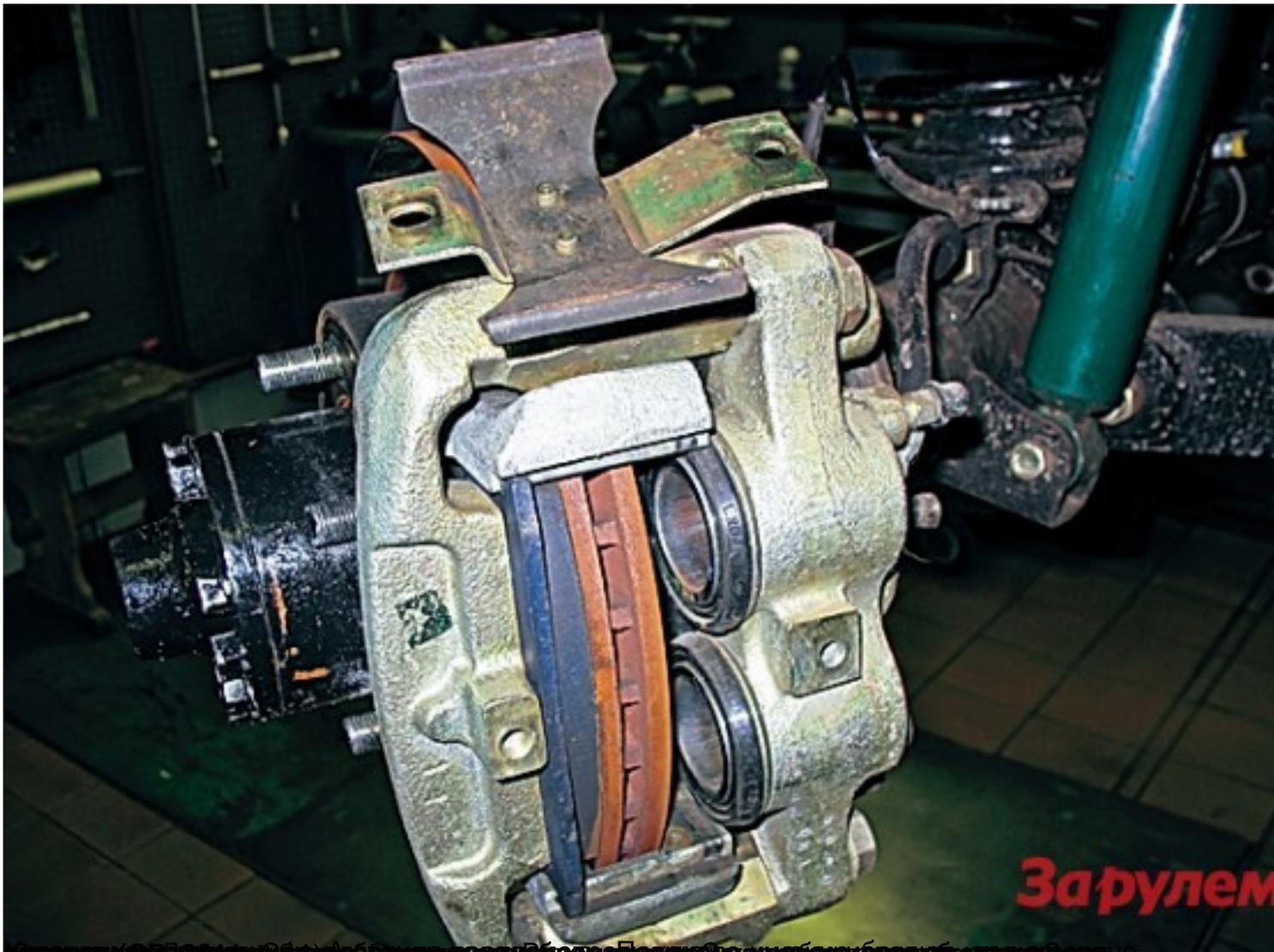
АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

При каждом ТО батарею не меняют, однако в лютые холода кто-то предпочитает снять ее и занести на ночь в теплое помещение. Сложнее всего с «Волгой-Сайбер» (ЗР, 2009, № 5) – сначала пожалуйста демонтировать переднее левое колесо и вечно грязный подкрылок. (Их, получается, тоже домой нести?) Да и сама батарея непростая, с выводами сбоку. Отыскать такую даже в Москве помог лишь седьмой звонок по магазинам. Как известно, дефицит диктует цену, поэтому на батарею «Сайбера» она почти двойная.



ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

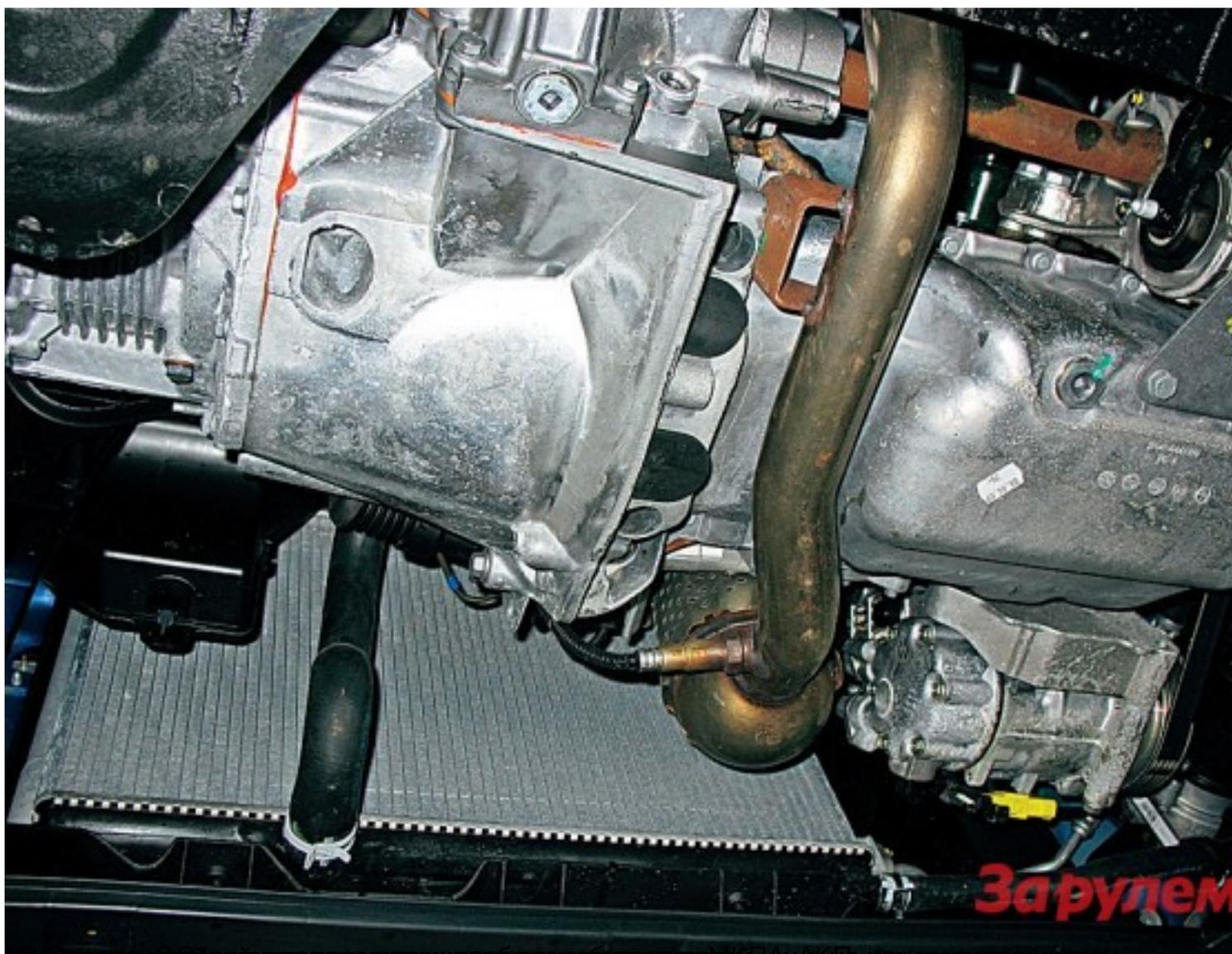
С передними больше заморочек у «УАЗа-Патриот» (ЗР, 2008, № 11). Дело в асимметричной пластине, поджимающей колодки. Разработчики не предусмотрели «защиту от дурака», и эту полезную железку можно поставить двояко. Ошибешься – будет работать во вред, дополнительно изнашивая колодки.





МАСЛО В КП, ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

Здесь нет равных «Ситроену-С4» (ЗР, 2010, № 2): и в механической коробке передач, и в автомате нет ни щупа, ни контрольной пробки. Если, скажем, масло подтекает, то сколько надо долить? Хорошо хоть, ресурс масла МКП большой: по европейскому регламенту оно «вечное», а по российскому подлежит замене через 100 тыс. км. В АКП первая замена предусмотрена на 15-й тысяче, а последующие – через каждые 90 тыс. км. Процедура, мягко скажем, занудная: при остановленном двигателе откручиваем пробку снизу агрегата и стакан-футорку, стоящий следом. Слив масло, возвращаем детали на место и заливаем свежее масло через сапун. Пускаем двигатель и через вывернутую сливную пробку удаляем излишки масла. Не проще ли предусмотреть контрольную пробку сбоку картера? Нет на С4 и сливной пробки в системе охлаждения: чтобы слить антифриз, надо снимать нижний патрубок радиатора. И хотя такое решение не редкость, здесь важно после заправки системы не забыть выгнать воздушные пробки через два предусмотренных для этого золотника.



МАСЛО В ДВИГАТЕЛЕ

Явных аутсайдеров в этом упражнении нет – при наличии смотровой канавы или эстакады худо-бедно справитесь с любой из машин. И все же победную «калошу» у конкурентов вырвал «Ленд-Ровер»: на дизельном моторе «Дискавери 4» (**ЗР, 2010, № 9**) нет масляного щупа. Уровень контролируют по электронному указателю в щитке приборов, и, с одной стороны, это удобно: можно капот не открывать. Однако при замене масла хотелось бы отслеживать уровень по щупу – так привычнее и на душе спокойнее, поскольку электроника может врать (случаи известны). Трубка щупа, закрытая заглушкой, на моторе имеется, поэтому непонятно, что побудило изъять сам стержень. Такая экономия на авто за 3 млн. рублей выглядит странно.



Статья подготовлена редакцией сайта «Блог» (www.blog.ru) и опубликована на сайте «Кубок конструкторов»