

**SUBARU LEGASY
LANCASTER**

*Выпуск — 2000 г.
Приобретен в июне 2006 г.
Пробег при покупке — 90400 км,
на момент написания материала — 177500 км.*

НИКОЛАЙ РУДЫХ



*Водительский стаж — 38 лет. Рост — 176 см.
Первый автомобиль — «Запорожец» ЗАЗ-968М.
Два последних автомобиля — «Москвич»-2141/1995 (1996-2002), Toyota Corolla Wagon/1997 (2002-2006).*

Режим эксплуатации Lancaster не меняется вот уже 5 лет: на дороге он практически ежедневно. Тенденция последнего времени — «плавающий» расход топлива (от 11,5 до 14 л./100 км). Предполагаю, что дело тут в нестабильном качестве бензина (заправляюсь в ОМНИ и на «Роснефти»). Минимальный расход автомобиля показывает при загородных поездках — в Байкальск удалось съездить «на одном баке» при среднем расходе 9 л./100 км.

Двигатель продолжает потреблять масло — долив от смены до смены 1-1,5 литра синтетики Neste с вязкостью 10W-40. Последний раз поменял масло с помощью системы пневмоочистки — интересная операция, но каких-то внешних эффектов от этого не замечено. АКП теперь тоже потребляет жидкость Neste — меняю ее частично. Заменял наружный фильтр АКП, и также без каких-либо внешних изменений.

Почти год мирился со скрипящим звуком задней подвески, который прекращался только после дождя. Смазка, пусть она трижды сделана по нанотехнологиям, не помогла. Выяснилось: порван один сайлент-блок. Вначале хотел установить популярные сейчас полиуретановые сайлент-блоки, но при изучении технологии производства выяснилось, что делают их из старых, выжигая износившуюся резину. Сталь втулок отжигается, теряя свою первоначальную прочность. В результате решил заказать сайлент-блоки, болты и гайки. Шли они почти месяц, но заменить все не уда-



ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ



Сайлент-блоки этих рычагов задней подвески отдельно не поставляются, меняются рычаги в сборе. Специалисты обычно называют их — «косточки»



Нижняя кромка двери багажника проржавела. Коррозия глубоко не проникла и страшно выглядит только при ближайшем рассмотрении



Этим болтом с эксцентриком регулируются углы установки задних колёс. Внешность пугающая, но обычно такие не меняют. Второй болт практически не проржавел.

лось. Большие сайлент-блоки продольных рычагов можно заменить, сняв кронштейны, а это делать неудобно. Можно перепрессовать на месте, но

на СТО не работал переносной пресс. Мастера посоветовали пока сайлент-блоки продольных рычагов не менять, на замену прочих ушло полдня вместе с регулировкой углов установки колес. С новыми сайлент-блоками исчез не только скрип, но и разболтанность автомобиля на неровностях. Переборка задней подвески обошлась примерно в 14000 руб. (с полиуретановыми сайлент-блоками оценивалась на 4000 руб. дороже).

Вместе с деталями подвески заказывал и прокладки выпускного тракта. В резонаторе появились прогары и заварить их без демонтажа не представлялось возможным. Покупать универсальные прокладки не рискнул, а подбирать подходящие с разборки не хотелось. Одна из прокладок сложной сферической формы — обеспечивает взаимную подвижность труб выпускного тракта, подбирать что-то подобное нерационально. Стоит прокладка 500 руб., что вполне оправданно с учетом герметичности и тишины выхлопа.

Я уже говорил о скрипах пятой двери на неровностях — избавиться от этого можно

полной заменой подпружиненных упоров на двери и кузове. Стоимость комплекта новых деталей около 700 руб. Деньги потрачены впустую, потому как скрипы вскоре возобновляются. Правда, они не критичны, и терпеть их можно.

Заменял манжету «вспотевшего» хвостовика редуктора заднего моста (500 руб., 1 час). Вполне возможно, хватило бы и прочистки сапуна, загрязнение которого повышает давление в редукторе и выдавливает смазку.

Как-то автомобиль долго простоял с включенным зажиганием и аккумулятор выдохся. Аккумулятор зарядили, но хватило его на час работы магнитолы на стоянке. Стартер вяло крутит, двигатель не заводится. Десять минут потребовалось, чтобы запустить мотор! После консультации возникло предположение, что одна банка «коротит», при пуске напряжение падает ниже 9,8 Вт. Процессор в таком случае не подает питание в систему зажигания. Стартер может долго крутить коленчатый вал, а двигатель не запустится. Аккумулятор Solite отработал всего три года — когда двигатель окончательно завелся, пришлось покупать новую батарею. В этот раз решил не гнаться за новыми технологиями — купил бюджетный «Орион».

Кое-где на кузове — там, где покрытие повреждено — проглядывает коррозия. Ржавчина хоть и не развивается, но глаз не радует. Впрочем, когда вспомнишь, что автомобилю уже 10 лет (т.е. по версии чиновников он попадает в категорию автохлам), это кажется пустяком.

Николай РУДЫХ