

Есть правило, при покупке б/у авто закладывать к его стоимости еще около 10-15% (речь, конечно же, не идет о люксовых моделях и о разваливающихся рывдванах). Это те расходы, которые вам придется понести в первый месяц. Сумма складывается из цены на замену расходников и страховку. Про страховку решите сами, я коснусь лишь темы "расходников". В течении эксплуатации машины есть еще одно правило, написанное слезами автовладельцев: не менял вовремя - заплатил вдвое. Потому что машина непрерывно стареет и начинающая ломаться или просто изношенная деталь начинает влиять на все сопрягаемые детали. Не менял вовремя загудевший ступичный подшипник - в лучшем случае он разобьет тебе посадочную цапфу (которая как правило стоит в 2-3 раза дороже подшипника), а в худшем - колесо оторвет на скорости и чем это закончится можно себе представить. И так далее.

Когда вы покупаете машину б/у, то никогда не знаете, что на этой машине менялось и когда. То, что вам говорит продавец - наплевать и забыть! Он - лицо заинтересованное и поэтому будет врать, лишь бы не упустить покупателя или взвинтить цену. Может, он и порядочный человек, но только вы этого наперед знать не можете. Поэтому всегда надо исходить из наиболее пессимистичных прогнозов: менять все расходники, не стараясь оттянуть срок.

Итак, к "расходникам" относятся:

1. Масло в двигателе + масляный фильтр.

Узнать когда его меняли и что при этом залили - нереально ни по цвету, ни по запаху, ни по чему-либо еще. Неоднократно видел чистое как слеза масло в двиге, которое отработало несколько тысяч км. Просто двиг чистый и почему-то масло не потемнело. И уж сколько раз видел практически черное масло, которое заменили буквально тысячу км назад! Двигатель - это самая дорогая деталь вашего автомобиля и экономить на нем какие-то 1,5 -2 тыщи - верх идиотизма! Собственно, если у вас нет денег на масло в двигатель, то не надо покупать машину!

Масляный фильтр меняется с каждой заменой масла. Старый выбрасывается. Не промывается.

Автор: Валерий ПОТАПОВ
04.10.2008 11:13 -

Масло любого типа лучше менять почаще. И, хотя в регламентных работах указывается пробег 15 тыс. км, но это предельное значение для гарантированно качественного масла. Часто масло бывает некачественное, его сложные хим.цепочки под воздействием механических и термических нагрузок распадаются довольно быстро, и масло теряет свои характеристики. Поэтому автомобилисты меняют масло в среднем каждые 7-9 тысяч км, а особенно щепетильные - каждые 5-6 тысяч.

Многие задаются вопросом - надо ли при смене масла промывать двигатель специальной жидкостью-"промывкой" или нет? Это весьма сложный вопрос и однозначного ответа не существует. Каждый его должен решить сам для себя. Польза от промывки понятна: вымывается старое (не слившееся) масло, смывается часть грязи, наслонившееся на стенках двигателя. Но есть и недостаток: риск, что промывка размягчит большие наслоения старой грязи, которая отвалится комками и эти комки забьют часть тонких маслопроводов и некоторые узлы двигателя начнут испытывать "масляное голодание", что приведет к очень быстрому выходу из строя всего двигателя. Лично я считаю, что машины до 5 лет промывать можно смело, т.к. наслоений грязи там практически нет. Старые двигатели, от 10 лет и старше промывать уже реально опасно. Кроме того, не нужно забывать, что минеральное масло дает гораздо больше наслоений, чем синтетика. Синтетическое же масло наслоений практически не дает, более того, оно обладает некоторыми моющими свойствами. Поэтому, если прежний хозяин лил в двигатель "минералку", то и вам лучше последовать этому примеру, и без надобности не промывайте, а если он лил "синтетику", то смело лейте синтетику и можете промывать двигатель. В новые двигатели можно лить любое масло - ведь вы продадите машину раньше, чем проблема появится. Мыть новые двигатели также необязательно, хотя, если вымоете, то ничего плохого не случится.

2. Масло в КПП если коробка механическая.

Масло в МКПП меняется гораздо реже, на разных коробках по-разному, но обычно это 50-60 тысяч км. Коробка тоже довольно дорогая штука, поэтому имеет смысл залить сразу туда хорошего масла и на пару-тройку лет забыть об этом, изредка лишь проверяя его уровень.

Коробки без крайней нужды не промывают.

3. Жига ATF + фильтр если коробка автомат (АКПП)

Жига ATF (ATF) меняется не часто, обычно каждые 40 тысяч км. Но коробка-автомат - устройство весьма нежное и очень сложное. И весьма дорогое. Лучше не искушать

Автор: Валерий ПОТАПОВ
04.10.2008 11:13 -

судьбу. Тем более, вы не знаете когда и какую дрянь туда залил предыдущий владелец. При смене жижи (это именно жидкость, а не масло!) надо бы поменять и фильтр, который стоит весьма дорого (от 60 долларов и выше) и представляет собой тонкий многосетчатый кейс, вставляемый в коробку. Кейс неразборный, грязь забивается внутрь между сеточек и в ячейки. Некоторые стесненные в средствах автовладельцы пытаются этот фильтр промыть, используя разные химии, бензин, сжатый воздух и т.д. Это приводит лишь к незначительному очищению. В результате новая жидкость (которая стоит весьма недешево, а работы по ее замене - еще дороже) будет вымывать грязь из старого фильтра и запускать ее обратно в коробку. Некоторые умельцы раскрывают фильтр, моют сеточки по отдельности, потом завальцовывают их обратно. Лично я такой процедурой ни разу не занимался, но неоднократно слышал истории, как забивались каналы коробки из-за того, что неправильно собранный фильтр не отфильтровывал должным образом жижу и народ попадал на серьезный ремонт коробки.

Замена самой жижи связана еще с одним неприятным моментом. Дело в том, что слить абсолютно всю жижу из коробки вам не удастся как ни старайся: уж очень сложный агрегат (если объем жижи по паспорту около 6 литров, то сольется около 4-4,5 литров). Поэтому идут двумя путями: сливают сколько сливается и заливают новое и ездят, или сливают сколько сольется, а потом еще пропускают по коробке новую жижу под давлением, чтобы она "вытолкала" старую жижу. Во втором случае вы попадете на очень большой расход жижи (около 10-15 литров, при цене около 300 руб за литр), но очень хорошо промоете коробку. Заливать чтобы то ни было иное кроме жижи АТФ категорически нельзя. Так что выбирать вам. Лично я иду всегда первым путем и не парюсь. При этом фильтр я покупаю новый.

4. Ремень вариатора (если коробка вариаторная CVT)

Некоторые владельцы вариаторных АКПП даже не подозревают, что у них в коробке есть такая деталь, как ремень вариатора. Деталь весьма дорогая, но, что самое неприятное, ее замена требует очень высокой квалификации, поэтому процедура стоит очень дорого. Менять ремень надо каждые 100 тысяч. Неоднократно видел озадаченных автовладельцев, которым втюхали машины с пробегом в 85-95 тыс.км. Как раз к замене ремня. А менять его нужно однозначно! Если этого не сделать, то он порвется, а так как он состоит из множества металлических пластин, то они разлетятся по всей коробке, что будет означать ее гибель.

5. Масло в заднем мосту (дифференциале)

Это для полноприводных и заднеприводных машин. Очень многие забывают на это дело, поскольку меняется там масло очень редко. И вот именно потому что все "забывают" - я и

рекомендую поменять. Потому что предыдущий хозяин тоже, скорее всего, забил на него. Если не поменять, то произойдет преждевременный износ косозубых шестерен, появятся зазоры, которые сперва будут гудеть, потом застучат, а потом выкрошатся зубья и дифференциал заклинит. Масло и процедура замены - пустяковая, в охотку можно самому в гараже на "яме" заменить.

6. Ремень ГРМ + ролик-натяжитель

Касается машин с ременным приводом механизма газораспределения (ГРМ), владельцы цепных ГРМ могут отдыхать.

Ремень надо поменять буквально в течение первых нескольких суток после покупки авто! Если ремень порвется, то головки поршней ударят по клапанам и загнут их, при этом двигатель "словит клина". Ремонт будет очень дорогой. Есть небольшой ряд двигателей, где риск загиба клапанов минимален (но все же есть), но лучше судьбу не искушать. Ремень довольно дорогой, в среднем от 60 долларов и до 100 долларов. Замена ремня на некоторых двигателях занимает 30-40 минут, на иных - до нескольких часов и может стоить весьма дорого. Неприятность заключается еще и в том, что вместе с ним лучше поменять ролик-натяжитель. Теоретически этого можно не делать, но в этом случае подшипник ролика может вскоре заскрипеть, потому что выработан его ресурс. Если же "забить" и на скрип, то через какое-то время подшипник разрушится, ролик отлетит и ремень порвет, а клапана загнет. Ролик стоит в 1,5-2 раза дороже ремня, но все же существенно дешевле ремонта двигателя.

7. Ремни навесных агрегатов (помпа, кондей, ГУР и т.д.)

На многих моделях двигателей бывает не один, а два ремня. В принципе, если такой ремень порвет, то с машиной ничего не случится. В смысле, не сломается. Но может стать так, что ехать на ней станет невозможно. Например, если ремень крутит помпу (водяной насос), то двигатель перестанет охлаждаться. Ехать на таком авто нельзя. Попадете на эвакуатор или придется ехать "на галстук".

Если порвется ремень, который крутит ГУР, то управлять машиной (крутить руль) станет весьма трудно, особенно трудно будет поворачивать руль на малой скорости или стоя. Кроме того, можно легко сломать крестовину, поскольку рулевое управление автомобиля с ГУР не рассчитано на работу без него.

Автор: Валерий ПОТАПОВ
04.10.2008 11:13 -

Если порвется ремень генератора, то вы еще какое-то время сможете проехать на аккумуляторе. Можно и полдня на нем проехать, и день. Но постепенно аккумулятор разрядится, машина заглохнет и не заведется, пока вы не зарядите аккумулятор. Не заведется даже с толкача (или заведется и быстро снова заглохнет)

Стоят ремни не очень дорого (в районе 500-1500 рублей для иномарок), замена дешевая и занимает пару минут, так чего бы не поменять "до кучи"?

8. Антифриз

Антифриз положено менять каждые 20 тысяч или каждый год. Просто он тоже теряет свои теплоемкие свойства и двигатель может перегреться. В жару в пробке - перегреете. Перегрев движка - вещь очень опасная, можно попасть на полную замену двигателя. Антифриз стоит дешево, замена тоже дешевая.

9. Тормозная жидкость

Тормозная жидкость обладает одним очень неприятным свойством - высокой гигроскопичностью. То есть впитывает в себя воду. Казалось бы, тормозная система машины герметична - откуда там взяться воде? Но она все-таки просачивается через микрощели, попадает в систему и начинает разъедать ее детали. Но самое страшное не в этом. Температура закипания нормальной тормозной жидкости +250°С. Это очень важный параметр, т.к. при торможении выделяется огромное количество тепла, и тормозная жидкость сильно разогревается. Так вот, уже при попадании в нее хотя бы 2% воды температура закипания падает до +150°С. Дело вполне может закончиться отказом тормозов. Стоит жидкость недорого, замена - тоже не бог весть каких денег. Вовремя поменянная "тормозуха" вполне способна спасти не только ваш автомобиль, но и вашу жизнь. Думайте сами, стоит оно того или нет.