

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

«За рулем», 10'1994

С.ЛАГУТА

Минская область



Машина, о которой хочу рассказать, приобретена пятнадцать лет назад в одной из воинских частей. Живу я в сельской местности, и, надеюсь, понятно, почему купил вездеход. С тех пор ГАЗ-69 прошел 200 000 км. Есть у меня прицеп — ГАЗ-704, предназначенный для УАЗов, на котором вожу все необходимое сельскому жителю. Хотя он рассчитан на 500 кг, случается, перегружаю до 900. По проходимости "газик" не уступает ЛуАЗу и "нивам", однако проигрывает УАЗу: все-таки у него послабее мотор, другие шины.

Чтобы сделать автомобиль более комфортабельным, я установил сиденья ВАЗ-2103, щиток приборов ГАЗ-24, а рулевое колесо от ГАЗ-3102 — оно травмобезопасное. Тент изнутри отделал кожзаменителем.

Войлочная дорожка на полу значительно снижает шум в салоне.

Двигатель — родной, нижнеклапанный, 52 л. с. (модернизированный мотор "Победы"). Многие владельцы устанавливают на ГАЗ-69 более мощные, от ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Переделка чревата тем, что шарниры, карданный вал, рассчитанные на меньшую нагрузку, преждевременно выходят из строя. По той же причине при замене мотора лучше установить одновременно и задний мост от ГАЗ-24. За 200 000 км, пройденных автомобилем, в двигателе особых неполадок не было. Правда, однажды, в двух километрах от города, сломалась шестерня газораспределительного механизма. После 130 000 км пробега заменил поршни и вкладыши. Считаю, что двигатель работает надежно благодаря своевременному обслуживанию.

Может, кому-то покажется, что мал моторесурс, слишком часто менял детали. Однако не забывайте, что заводской моторесурс ГАЗ-69 — всего 100 тысяч до капитального ремонта.

Трансмиссия. В ней четыре раза заменил ведомый диск и два раза "корзину" сцепления. В коробке передач заменил первичный вал и одну из вилок включения. Часто, раз шесть, менял выжимной подшипник.

Объясняю все это тяжелыми условиями эксплуатации (дороги плохие плюс груженный прицеп).

Примерно 45% пробега — по бездорожью и по разбитому асфальту, поэтому периодически подтягиваю разболтавшиеся соединения.

Подвеска. Рессоры менял только один раз, зато все четыре. После того, как на большой скорости влетел в запыленную снегом канаву, две лопнули, а две другие к тому времени сильно просели. За весь пробег сменил два комплекта шин; внимательно слежу за развалом и сходжением колес, регулировать предпочитаю на СТО, где есть необходимые приборы. Раз в месяц "шприцую" все масленки и раз в полгода меняю смазку в подшипниках ступиц колес — и представьте, за 200 тысяч ни один подшипник не менял.

Тормоза работают безотказно; всего два раза сменил колодки и один раз расточил барабаны. Стараюсь чаще тормозить двигателем.

Электрооборудование. Вместо аккумуляторной батареи емкостью 55 А·ч установил 90-часовую, которую недорого купил в комиссионном магазине. Теперь зимой нет проблем с пуском, и вот уже четыре года батарея не дает повода для замечаний. Однажды, когда возвращался из дальней поездки, в 200 км от дома неожиданно отказал реле-регулятор. Дело было ночью, и пока я доехал до гаража, аккумулятор полностью разрядился. Тут и порадовался, что у меня такая емкая батарея.

Вместо штатного генератора постоянного тока установил генератор Г250 (переменного тока), немного изменив схему электрооборудования.

Кузов. Хочу поблагодарить Ульяновский завод за прочную машину. 22 года с момента выпуска, а кузов — в хорошем состоянии. Отчасти это долголетие зависело от меня: нанес на днище антикоррозионную мастику и периодически, два раза в год, покрываю ее "Мовилем". За долгую службу мой ГАЗ-69 четыре раза красили.

Чтобы на полу у ног пассажира и водителя не скапливалась вода, просверлил отверстия диаметром 2 см.

Особенно они полезны зимой, когда снег с обуви тает.

На дорогах СНГ еще много ветеранов-"газиков": может, кому-нибудь из владельцев покажутся интересны мои наблюдения и усовершенствования.