

Поиск и устранение стука в двигателе новой Нивы



Причина стука
в двигателе –
гидрокомпенсаторы.
Или нет ?

Анонс

После 20 000 км пробега в двигателе новой ВАЗ 21214 Нива возникает звонкий, все усиливающийся стук... Автор рассказывает о своих действиях по поиску его источника, о том, какие средства использовал, какие люди ему помогли, как устранял неполадку, какие выводы и наблюдения сделал. Вначале предполагалась неисправность гидрокомпенсаторов, но так ли это ? Повышенный стук деталей двигателя автомобиля — всегда повод для беспокойства. Процесс поиска причины стука в двигателе машины — долгий и непростой. Лучше проводить в специализированных центрах с применением современного оборудования.

1. [Начало истории](#)
2. [Покупка первой машины](#)
3. [Моя новая Нива и возникновение проблемы](#)
4. [Решительные действия](#)
5. [Выводы и предложения](#)

Начало моей истории

В 1995 году купил я свою первую машину — ВАЗ 2101 («копейка»). До этого времени о покупке машины даже как-то не задумывался — автобусы в райцентр и в другие города ездили регулярно и часто, билеты были еще дешевые, например, до райцентра за 25 км — 40 коп. В общем, большой необходимости не было, а покупать только для того, чтобы похвалиться перед соседями, мы с женой не привыкли.

В начале 90-х годов ситуация начала резко ухудшаться и не только с деньгами и товарами, но и с транспортом: остался один автобус, который выезжал из села утром, а возвращался вечером; в базарные дни, а это были понедельник и пятница, делал еще по одному рейсу на обед; в субботу и воскресенье не выезжал совсем, так как пассажиров было мало и это было действительно невыгодно.

Необходимость иметь свой транспорт вырисовывалась все явственнее. Но к окончательному решению купить хоть какую-нибудь, но машину, подтолкнуло меня другое обстоятельство.

По мере ухудшения экономической ситуации процветала коммерция; заводы останавливались, рабочие и служащие увольнялись и все, кто хотел и мог, бросались в торговлю. Близость и открытость границ с близлежащими Польшей, Венгрией и Словакией очень способствовали развитию этого явления.

Хорошо помню, как в университете на занятиях по политэкономии преподаватель толковал нам, что купить дешевле в одном месте и продать

дороже в другом — это чистой воды спекуляция, это дело уголовно наказуемо и вообще чуждо самой природе социализма. В нашем селе тоже появилось несколько мелких частных торговых точек, владельцы которых начали гордо именовать себя предпринимателями, бизнесменами да коммерсантами и действительно начали довольно быстро развиваться и богатеть.

Государственные магазины тоже как-то незаметно перешли в частное владение. Если раньше они наводили уныние видом полупустых полок и лежалым товаром, то сейчас поражали воображение обилием заморских изделий и кусачими ценами. Я понимал, что люди зарабатывают на разнице цен баснословные деньги, но как это происходит и сколько именно — не вникал (сейчас вот думаю: может быть, и зря?).

Покупка первой машины.

Во время осенних каникул вызвали меня в райцентр на совещание по проведению 2 тура ученических олимпиад. Утречком на автобусе я и поехал; отсидел на совещании, поболтал с коллегами и надо бы возвращаться, а автобус только вечером. Я и решил добираться попутками. Тут и транспорт подвернулся: какой-то слабо знакомый мне мужик согласился подвезти хоть немного в нужном направлении, только сначала ему нужно было заехать в одно местечко. Я согласился, а местечком оказалась торговая база.

Раньше я никогда в таком месте не был, поэтому начал с интересом оглядываться да присматриваться. Водитель машины вытащил недлинный список и пошел отовариваться, а я стал изучать цены. Сразу увидел, что в наших сельских забегаловках да наливайках они в два и более раза выше, чем здесь, на базе. Подумал: «Вот если бы у нас была машина, разве не смог бы я приехать сюда и так же отовариться? По этим ценам можно купить в два раза больше, чем в селе, нет, не для торговли, так как не наградил меня Господь продажными талантами, а для себя, для семьи?» Тут же на месте решил: «Хочу, хочу, хочу-у машину, машину, машину и точка!» Никому не сказал, но определился: нужны колеса.

Эпопея о том, как я собирал деньги на эту машину, как экономил на всем, как пытался заработать или что-то продать, о том, кто и как мне помогал, достойна отдельного повествования. Здесь же только упомяну, что уже через два года после принятого решения моя невообразимая мечта сбылась и я стал владельцем «Жигулей» ВАЗ 2101 1981 года выпуска; машина была старая, но капитально отремонтированная и выглядела впечатляюще. В селе в то время было не больше десятка машин; заплатил я за это удовольствие около \$2000, но не сразу а частями.

С приобретением автомобиля я начал заново учиться ездить, ремонтировать его и обслуживать, познакомился как с автомастерами, так и с дорожно-патрульной полицией. За несколько лет довольно интенсивной эксплуатации научился чувствовать машину и дорогу, начал слышать шумы и стуки в разных ее механизмах; своими руками перебрал её всю, включая разборку и сборку двигателя; не копался разве в коробке передач да в заднем мосту, так как эти узлы очень надежные и выносливые. Я до сих пор не считаю себя профессионалом, но и не «чайник» все же. В трудных случаях обращался к автомеханикам, но большей частью действовал по формуле: «Сам пан склепав».



Фото 1. Моя первая машина. Так она выглядит сейчас.

Машина, поездки, дорога всегда связаны с риском, поломками, случаями да происшествиями; на дороге всегда есть место как для проявления водительской заимовыручки и помощи, так и для откровенной наглости, обмана и другого негатива. И в моей практике такое происходило довольно часто; пользуясь случаем, расскажу хотя бы вкратце об одной небольшой истории.

Раз в пять лет учителя проходят курсовую переподготовку; моя жена сначала получила диплом учителя биологии-химии, а затем — еще один диплом учителя младших классов и перешла на работу в начальные классы. Выпало ей идти на курсы в институт последипломной подготовки в областном центре на три недели в начале ноября, как раз с началом второй четверти. Ну, жена в понедельник поехала, а в пятницу уже возвратилась на выходные. В следующий понедельник ей надо быть на парах не после обеда, как вначале, а с утра. Мы с ней условились, чтобы не добираться в воскресенье, я отвезу ее на первый автобус, отправляющийся с вокзала в райцентре в 5 часов, и таким образом она успеет.

В понедельник поднимаемся мы по сигналу будильника в 3.20, впопыхах собираемся и в 3.45 стартуем. На дворе мокро, промозгло и темно; нигде ни огонька. Ехать недалеко, 25 км, но дорога в ужасном состоянии — сплошные ямы, рытвины да колдобины, еще и все залито водой, то есть не разгонишься. Но мы все равно помаленьку проехали одно село, второе, третье, а это километров 15, и повернули на автотрассу, которая была в хорошем состоянии.

На трассе метрах в 500 от поворота был сооружен стационарный пост дорожно-патрульной службы; это было небольших размеров двухэтажное здание с прожектором на крыше, дежурной будкой возле самой дороги, шлагбаумом и знаком «Проезд без остановки запрещен». Были еще какие-то элементы инфраструктуры; второй этаж с одной стороны сплошь состоял из застекленных окон. Из них просматривался большой участок дороги в обе стороны. Домик большую часть времени пустовал, от шлагбаума остались одни столбики, а на знак никто не обращал внимания.

До поста осталось метров 300, когда я заметил, что навстречу мчится машина с мигалкой и останавливается как раз возле будки; начинаю тормозить, так как ясно: милиция пожаловала. В свете фар мне видно, как из машины выпрыгивает человек в форме, одной рукой поправляет кашкет, а жезлом приказывает остановиться. Торможу, выключаю двигатель, свет, затягиваю ручник, отстегиваю ремень, беру документы и выхожу — все по правилам. Тем временем к остановившему меня депееснику подходит еще один, а сзади — еще двое, с укороченными автоматами. Стволы смотрят вниз и немного в сторону, но я не сомневаюсь, что ребята из тех, которые сначала стреляют, а потом спрашивают.

Чувствуя свое превосходство, «мой» патрульный в звании сержанта наклоняется ко мне и вместо приветствия и представления с такой ухмылкой спрашивает: «Пил вчера, небось? А ну-ка, дыхни!» (Это коронный вопрос патрульных № 2; а есть еще и коронный вопрос № 1: «Нарушаем, да?») и это отчасти верно, поскольку для соблюдения всех правил дорожного движения нужно быть роботом, а не человеком).

Тут я выдаю свой коронный ответ: «Да, пил; и не однажды; и много; и что? Мне скоро 40 лет». Служивый слегка обалдевает от такого ответа, а я после паузы добавляю невинным голосом: «А вчера как раз забыл выпить да и предвидел, что с вами могу повстречаться». Патрульный пытается что-то прочесть в моем техпаспорте при тусклом свете далекой лампочки и уже другим голосом спрашивает: «Откуда Вы?» (чувствуете разницу? уже на «Вы»). Я отвечаю, он отдает мне права и техпаспорт. Другой еще интересуется: «Далеко собрались?» Снова кратко объясняю и мы расходимся, так как становится очевидным, что в этот раз содрать с меня хоть что-нибудь не получится.

Не всегда встреча с патрульными заканчивалась благополучно; и задерживали меня надолго, и машину обыскивали, и платить приходилось, но в целом я был доволен: машинка честно возила меня и все грузы, которые я на неё сваливал, а большего от неё не требовалось. Вот так во встречах и с плохими, и с хорошими людьми, с приключениями и происшествиями, с постоянными ремонтами я отъездил на своей «копеечке» более 15 лет.

Запчастей для машины моей модели полно по сей день, а весь ремонт зачастую сводился к тому, чтобы заменить изношенную деталь на новую. За прошедшие полтора десятилетия парк машин существенно изменился; появилось много новых отечественного производства, а на дорогах начало усиливаться засилье иномарок. Я ездил себе на старой, но хорошо отлаженной машине и, пялясь на очередное чудо японской или немецкой промышленности, мечтал втихомолку о новой. Никому не говорил, даже себе не произносил вслух, но мечтать ведь не вредно и не запрещено?

Моя новая Нива и возникновение проблемы

Вы не поверите, но каким-то непостижимым образом моя вторая мечта сбылась! Я стал владельцем новенькой, из салона, в целлофане машины **НИВА ВАЗ 21214**; было чему радоваться! (Какие обстоятельства и люди привели к такому результату — тоже очень занимательная, но совсем другая история).

Слов нет, машинка классная! Мощная, проходимая, отлично едет как по трассе, так и по бездорожью. За 7 предыдущих лет я наездил чуть более 23 000 км; это немного. Бензин заливал только А-95, масло использовал только высококачественное, скорость не превышал, двигатель не перегревал. После 20 000 из-под капота начал доноситься сначала слабенький, а потом все более отчетливый звонкий стук.

Сначала я на него даже внимания не обратил; машина ездит, двигатель работает, движущиеся детали так или иначе изнашиваются, стираются, шум от работы двигателя несколько возрастает, но так и должно быть. На всякий случай подогнал я машину к дому нашего сельского механика и попросил его послушать двигатель. Человек послушал да и говорит, что все, мол, нормально, это не стук, настоящих стуков я еще не слышал. Далее посоветовал выехать на хорошую трассу и прокатиться на максимальной скорости, чтобы двигатель поработал на полной мощности (шоферы называют этот метод «дать про...ся»), а там

стук и сам пропадет; по нашим сельским дорогам машины действительно ползут, как улитки, а современная техника скорость любит.



Фото 2. Моя красавица и трудяга.

Я совет выслушал, поблагодарил, но превращать свой аппарат в болид «Формулы-1» не стал. Езжу себе потихоньку да все прислушиваюсь; сначала стук слышен был только при открытом капоте, затем — уже и при закрытом, затем стал отчетливо слышен с места водителя при езде на прямой передаче сквозь шум работающего отопителя салона. Это уже даже и не шум, а прямо лязг какой-то. Понятно, что нужно что-то делать, так как всякий стук вылезает наружу и если так поездить еще немного, то поршень с шатуном подадут мне через блок-картер свою братскую руку.

Снова иду к механику и уже спрашиваю: «Что это может там так возникать?» Устройство жигулёвского двигателя мне хорошо знакомо, так как не однажды ремонтировал его, разбирал да собирал. На НИВЕ двигатель похожий, но есть много новшеств, с которыми я пока не сталкивался. Механик кратко отвечает: «Скорее всего, гидрокомпенсаторы». Далее начинает рассказывать об этих устройствах, показывает старые, то есть проводит мой полный ликбез в этом вопросе;

человек он многоопытный и разговорчивый, как заведется - не остановишь; а я терпеливо слушаю, раз пришел за советом.

Приглашаю его на сок (алкоголь и чеснок он на дух не переносит !!??) и спрашиваю: «Ну, хорошо, гидрокомпенсаторы, а делать-то что?» Старый автомастер с видом превосходства объясняет мне, что есть два варианта решения этой проблемы. Первый: купить да поставить новые, что ж тут непонятного? Второй: вместо гидрокомпенсаторов установить такую же систему, как на «Жигулях» — регулировочный винт, гайка-контргайка, а зазоры регулируются вручную.

Рассказывает очень хорошо, но мне бы хотелось, чтобы он сказал так: «Загоняй машину на яму, бери ключи, я с одной стороны, ты с другой, раскручиваем, разбираем, снимаем, смотрим, решаем, меняем, собираем; стоит столько-то». Но мой старый мастер как-то странно смотрит на меня и этого не говорит; я его понимаю: наверное, до смерти надоели уже все эти бесконечные клиенты-ремонт-двигатели и просто хочется покоя. А я опять возвращаюсь ни с чем. Есть, конечно, несколько молодых людей, которые готовы за час или быстрее разобрать и собрать любой двигатель, но вот в том, что он будет после этого еще и работать, они сами не уверены. Этак я и сам умею.

Решил я посмотреть, что пишут по поводу стука гидрокомпенсаторов в Интернете. В выдаче — более 250 000 ссылок; на первых местах — устранение стука с помощью присадок, например Liqui Moly, без разборки двигателя. Идея мне понравилась; прочитал несколько заметок про это средство, просмотрел отзывы и решил попробовать — а что я теряю? Попутно поинтересовался, есть ли средства очистки масляной системы двигателя других производителей; есть, оказывается, полно, и каждый свою продукцию рекламирует. В процессе изучения технологии применения чистящего средства выяснил, что надо менять и масло. Ну что ж, надо, так надо; стал искать, где заказать.

Переходя от одной ссылки к другой, наткнулся на официальный сайт интернет-магазина XADO. Мне понравилось, что у них имеется функция подборщика масла: указываете категорию, марку, модель, модификацию

автомобиля, а вам выдается перечень подходящих именно для вашего автомобиля продуктов; раньше на других ресурсах этого не встречал.

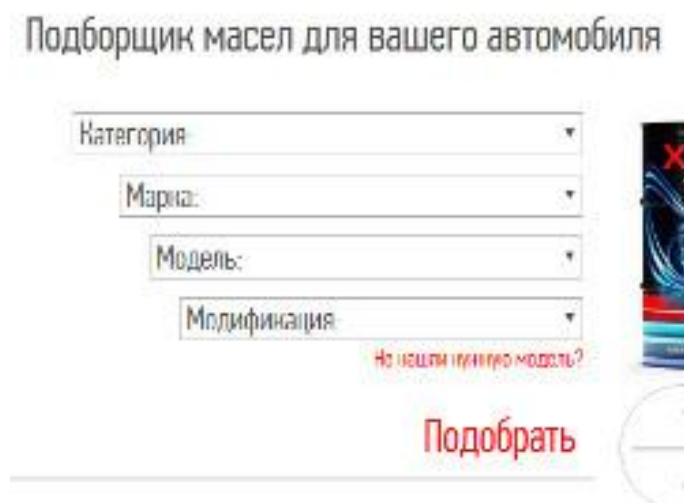


Фото 3. Подборщик масел в интернет-магазине XADO.

Выбрал себе 4-х литровую канистру с маслом марки SAE 5W-40; посмотрел также перечень рекомендуемых для смазки жидкостей в сервисной книжке, чтобы мой выбор не противоречил рекомендациям завода-изготовителя. Здесь же заказал 2 баночки по 250 мл очистителя с ревитализантом под именем VitaFlush (фото 4). Мой заказ оформили и отправили очень быстро (как вы понимаете, о деньгах речь не идет: по сравнению со стоимостью нового автомобиля это сущие копейки).

Получил посылку, расплатился; приятно удивило, что внутри оказался сертификат качества (из 10 последних покупок через Интернет это единственный случай) и листки с рекламой. Могу подтвердить, что обслуживание, внимание к заказчику и качество товаров в этом интернет-магазине на высшем уровне.



Фото 4. Баночка очистителя с ревитализантом.

Начал я испытания; отмерил мензуркой 80 мл средства (на вид оно точно, как обычное камазовское масло, только более густое и темное), залил в горловину, завел двигатель и жду, что будет. После 15 минут работы на холостом ходу ничего не изменилось. На другой день снова завел двигатель, прогрел, погазовал — никаких изменений. Подождал еще несколько дней — надо ж дать возможность ревитализанту проявить себя — снова завел, поехал немного — безрезультатно. Еще добавил средства, дальше начал ездить — стук продолжался. В течение месяца вылил всю баночку, проехал около 500 км и понял, что дальше ждать бессмысленно — этот способ не помогает и надо сменить масло; как бы это средство не почистило что-то нужное в другом месте.

Масло поменял, но проблема осталась. Не могу сказать, что этот самый VitaFlush оказался совсем уж бесполезным, так как осадков в слитом масле на дне посуды оказалось много больше того, что наблюдалось прежде. Еще раз подошел к уже знакомому мастеру с

конкретным предложением: «Вот машина, вот деньги; если согласны, говорите, когда и куда пригнать». Договорились на ближайшую пятницу.

Пригоняю утром в условленный день машину к его мастерской и слышу: «Концепция поменялась; давай на следующей неделе». Я отвернулся и пошел искать другого мастера. Нашел; стоит человек средних лет возле пустого бокса с подъемником и курит; вокруг никого. Поздоровались, познакомились; выслушал он меня, осмотрел машину, послушал работу двигателя и говорит: «Сегодня я занят, сейчас мне пригонят работу, а завтра с утра, пожалуйста, займемся твоей проблемой». Снова я уехал только с надеждой; в двигателе клепает уже так, что я начал подумывать об эвakuаторе.

Решительные действия.

В субботу пораньше, часов в 7, подъезжаю к боксу и вижу: на подъемнике — машина, белая, Opel Astra, и двое людей в передней части что-то снимают. Увидел меня вчерашний знакомец, подошел и говорит: «Извини, друг! Видишь — гонщик брюхо распорол, делов натворил. Работа сверхсрочная и платит втрое». Отвернулся и пошел себе работать.

Зло тут меня взяло; «Да что это такое! Сколько можно! Нет, никого больше просить не буду. У меня что, головы нет или руки кривые? Посмотрим! Будь что будет!» . Вернулся домой, посмотрел еще видео о порядке разборки, чтоб не напортачить, схватил ключи и уже к вечеру добрался до сути вопроса.



Фото 5. Вот что обнаружилось: стрелки - места износа, цифры - номера рокеров.

Не стоит, наверное, рассказывать, какие гайки я раскручивал и что за чем снимал — в видеороликах об этом показано очень хорошо; лучше о том, что обнаружилось после снятия вала механизма газораспределения. Под валом ГРМ расположены рычаги клапанов (еще называют коромыслами или рокерами) и свободно снимаются со своих мест.

При первом же осмотре увидел сильный износ поверхности рычагов в месте соприкосновения с кулачками вала газораспределительного механизма (фото 5). На поверхности рычага № 2 (если считать от радиатора) кулачок вала «прогрыз» борозду глубиной более 1 мм — см. фото 5. На рычагах № 4, 5 и 7 тоже заметны следы начавшегося износа, но гораздо меньшей глубины (см. фото 5). На остальных — никаких следов износа трением; на поверхности кулачков вала ГРМ — тоже никаких следов износа (и это еще очень хорошо). Понятно, что рычаги со следами износа надо заменить на новые.

При внешнем осмотре гидрокомпенсаторов, в которых, собственно и предполагалась неисправность, ничего подозрительного обнаружить не удалось: все поверхности в масле, но чистые, без отложений, плунжеры не шатаются и не утапливаются нажатием — так и должно быть; ни износа, ни заклинивания не видать. Но раз уж я сюда добрался, один за другим выкручиваю гидрики, разбираю, промываю в бензине, собираю и закручиваю на место. В посадочных колодцах на самом дне оказалось небольшое количество черных масляных отложений; ветошью, намотанной на деревянную палочку, выбрал оттуда все. При установке добавил в плунжерную пару по несколько капель чистого масла.

Поехал покупать рычаги клапанов. Перед этим посмотрел в Интернете. На запрос «рычаги ГРМ на Ваз от производителя» — более 180 000 ссылок, но все это — не производители, а продавцы и перекупщики и качества они не гарантируют. Конечно, большинство среди них — люди добросовестные и адекватные, но как их распознать? А кошельком проверять — долго и дорого. На сайте интернет-магазина все товары выглядят просто блестяще, а при ближайшем рассмотрении после получения бывает иначе.

Обошел несколько автомагазинов в нашем райцентре и не нашел того, что мне нужно. Нет, рычаги есть, но весьма сомнительные на вид; когда начинаю ощупывать, спрашиваю о сертификате качества и технических характеристиках, продавцы переходят к обслуживанию других клиентов, а один вообще ответил: «Берешь - бери, что видишь, а глупых вопросов не задавай» (!???).



Фото 6. Новые из магазина. Засомневался, обработаны ли по технологии указанные поверхности. Штамповка?

Делать нечего, взял один комплект с надписью «RAF» и решил зайти в ближайшую автомастерскую, чтобы опытные специалисты оценили мою покупку. Собралось человек 5-6, рассматривают мое приобретение; вынесли единодушное решение: никто из них на свою машину такие рокера бы не поставил. Мне и самому детали показались подозрительного качества, но что же делать?

Тут один из них и выдает: «Да что ты паришься! Возьми вон старые, которые лет по 20 отработали, но не износились, советские еще, небось, и тебе послужат!» - и показывает на ящик с железяками. Подхожу, смотрю: более десятка изделий и все без видимых изъянов. Спрашиваю: «А что хотите?». Он и отвечает: «Да что с тебя взять? Ребятам по пиву, а мне еще сто грамм и пончик, идет? Хоть и все забирай». Я согласился, выбрал 8 штук, оплатил спиртное и пончик в ближайшей забегаловке, поговорили еще о превратностях жизни и разошлись.

Дома промыл старые коромысла в бензине, смазал да и установил на место; не торопясь, собрал все, проверил, подтянул гайки и с трепетом повернул ключ зажигания. Двигатель завелся сразу, значит, я ничего не испортил. Первые 5-6 секунд из-под крышки блока доносился сильный дребезг, но потом шум резко уменьшается и двигатель пошел работать дальше, ровно и тихо; «шуршит» - сказал бы один старый шоферюга;

«Шикарный вид!» - сказал бы Мишка Япончик. Заглушил я двигатель, снова завел, погазовал, проехался: все работает превосходно, как перед проходной автозавода, никакого стука. Проехал с тех пор около 2 000 км (см. фото 7), пока все чудненько.

Выводы и предположения.



Фото 7. Вот столько наездил к сегодняшнему дню.

Ремонт окончен, вопросы остались. Прежде всего пытаюсь критически взглянуть на свое поведение, отношение к машине, к ее обслуживанию. 24 000 км за неполных 8 лет или около 3 000 км в год — кажется, совсем немного; может и больше ездил бы, но зарплата не позволяет, а на воде ездить не хочет. Скоростной режим — 60-80 км/ч, по нашим дорогам вполне достаточно (попробовал раза 2 разогнать до 120-130 км/ч, чтобы посмотреть, как едет; знаю, что машина высокая и короткая, легко может перевернуться, поэтому гонками не увлекаюсь).

Обороты двигателя — не более 3 000 об/мин, «дикий газ» не приветствую. Бензин — А-95, большей частью на одной и той же заправке (если что и подмешивают — проверить все равно не могу). Масло меняю своевременно, через каждые 7-8 000 км (последняя замена — уже четвертая); покупаю не самое дорогое, но и не самое дешевое, в одном и том же магазине, полусинтетика, Shell (в последний раз сменил на XADO). Что написано на емкости, тому и верю, проверить все равно ж никак. Много приходится ездить с прицепом; прицеп переделанный из заводского для большей вместительности и надежности. Практически все перевозки по хозяйству — на Ниве с прицепом; в этом смысле она заменяет мне грузовик. В упор не вижу, какие мои действия могли привести к преждевременному износу рычагов ГРМ.

Показывал изношенные детали более 10 специалистам, автослесарям и водителям; все сошлись на том, что я заливал плохое масло; может быть, не спору, но разве масло, какое бы то ни было, не все трущиеся поверхности смазывает одинаково? Почему такая выборочность? Почему в моей старой машине, на которой только я проехал более 60 000 км и в которой использовал самое дешевое масло и менял значительно реже, эти самые коромысла оказались в идеальном состоянии? (я уж не говорю об иномарках). В гидрокомпенсаторах тоже не обнаружил ни износа, ни заклинивания, ни большого загрязнения; на всякий случай только разобрал, промыл, собрал и поставил на место, но не менял.

Для себя сделал следующее предположение. Завод, выпускающий автомобили, использует для сборки различных узлов детали многих сторонних производителей — смежников; именно от них могли поступить некачественные запчасти. Снижение качества могло произойти в основном по двум причинам: использование низкосортного металла (что снижает затраты на производство) или нарушение технологии производства (термообработка, калибровка, цементация). Возможности проверить это у меня нет.

Общие расходы на ремонт в этот раз составили около \$110 (без учета стоимости работы, которую удалось выполнить самому), что, на мой взгляд, немного. Важно другое: на этом все или такие же некачественные детали начнут обнаруживаться и других узлах? У меня появились некоторые сомнения относительно надежности и долговечности автомобиля. Несмотря на обнаруженную мелкую неполадку, машина имеет много преимуществ. Надеюсь, что и далее она будет моим выносливым и незаменимым помощником.

Есть вопросы? С удовольствием отвечу. Сталкивался кто-нибудь с похожей ситуацией? Поделитесь своим опытом. Вот никак не определяюсь: стоит продать эту машинку, добавить и купить новую или продолжать ездить на этой?

Контакты: sensejgm@gmail.com

