

ОБУВЬ ПО НОГЕ

Анатолий Сухов

«Мазда-323» завоевала любовь россиян в первую очередь как подержанный автомобиль. На новые машины спрос был весьма слабый – они не могли похвастать ни мощными моторами, ни богатой отделкой, ни имиджем дорогой игрушки – так, серенькие японские мышки. Зато с возрастом эти недостатки уходили на второй план, уступая здравому расчету: по удобству и надежности «мазды-323» били многих конкурентов.

Дорестайлинговые авто шестого поколения (см. Историю модели) стоят 8–10 тыс. долларов – почти как ВАЗ-2112. Машины посвежее – до 16 тысяч, но за эти деньги покупатель вправе рассчитывать на богатую комплектацию и автоматическую коробку передач. Подушка безопасности водителя и ABS есть на всех автомобилях. Подавляющее большинство – с двумя подушками, кондиционером и передними электростеклоподъемниками. Часть машин для Европы (не для России) оснащали центральным замком с дистанционным управлением.

Наибольшим спросом пользуются хэтчбеки – седаны заметно проигрывают им внешне. К тому же у пятидверок регулируется наклон спинок задних сидений (по европейским меркам тех лет – роскошь). А вот перекусить с комфор-

том можно и в седане – сложенная спинка переднего сиденья образует ровный столик с подстаканниками. Багажник у «Мазды» небольшой, зато места для задних пассажиров конструкторы ответили предостаточно. Нет проблем и с перевозкой длинномерных грузов – задний диван складывается по частям.

РАСХОДНАЯ ПРУЖИНКА

Дорестайлинговые «мазды» официально поставлялись в Россию только с бензиновыми моторами ZL 1,5 и FP 1,8 л. После рестайлинга парочка подросла – до 1,6 и 2,0 л соответственно. Такие же машины везут из-за границы. Дизельных «323-х» на рынке практически нет, как и авто с двигателем ВЗ-МЕ объемом 1,3 л.

Моторы «Мазды» любят высокие обороты, и если их «крутить», для динамичной езды вполне хватает полуторалитрового (кстати, более мощных 1,8 и 2,0 л на рынке не так много). Все «официальные» двигатели – шестнадцатиклапанные, с ременным приводом ГРМ, но встреча клапанов с поршнями здесь исключена. Впрочем, уже ставшие негласным японским стандартом 100 тыс. км ремень отлично выдерживает. А вот менять его лучше у профессионалов. Многие, уповая на простоту конструкции,

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1998 год.** Дебют шестого поколения модели (кузов BJ) – седан и хэтчбек. Двигатели – рядные, четырехцилиндровые. Бензиновые: 1,3 л, 54 кВт/73 л. с.; 1,5 л, 65 кВт/88 л. с.; 1,8 л, 84 кВт/114 л. с. Дизельные: вихрекамерный 2,0 л, 52 кВт/71 л. с. и с непосредственным впрыском 2,0 л, 66 кВт/90 л. с. Коробка передач – М5 или А4, привод – передний.
- **2000 год.** Рестайлинг: изменилась оптика, бамперы, капот, незначительно – интерьер. Новые двигатели прежней схемы: бензиновые 1,6 л, 72 кВт/98 л. с. и 2,0 л, 96 кВт/130 л. с. (из старых остался лишь 1,3 л) и турбодизель с непосредственным впрыском топлива 2,0 л, 74 кВт/101 л. с. (старые дизели сняты с производства).
- **2003 год.** Дебют «Мазды-3», модель «323» снята с производства.

берутся за работу сами – и «теряют» метки. При замене ремня ГРМ не забудьте установить новые ролики, а для моторов FP – и натяжную пружинку. До 100 тыс. км она работает без нареканий, а до 200 может и не дожить – сломаться. В этом случае сразу порвется и ремень.

Помпа приводится поликлиновым ремнем и хлопот не доставляет. Необходимо лишь регулярно (каждые два года или 60 тыс. км) менять антифриз. До капремонта все двигатели служат долго – в среднем 350 тыс. км. «Масляное» ТО





«Мазда-323» до... ...и после рестайлинга.



Жесткий серый пластик в отделке интерьера удачно «разбавлен» велюровыми вставками. К эргономике придираться трудно – здесь удобно людям любой комплекции.

Двигатель ZL 1,5 л – самый распространенный в России. Система зажигания не любит мойки под давлением, в остальном мотор очень надежен. Табличка с VIN и номер кузова показаны стрелками.



для них предусмотрено каждые 10 тыс. км. Держите наготове комплект свечей – с нашим бензином их приходится менять достаточно часто: обычные служат в среднем 15 тыс. км, платиновые – 25–30. Раз в 60–70 тысяч придется менять топливный фильтр в бензобаке. Доступ к нему – из-под сиденья, но в хэтчбеке, в отличие от седана, последнее снимать непросто, и доморощенный мастер обязательно поломает дорогой пластмассовый крепеж.

С зимним пуском не все гладко. Ниже -20°C часто приходится просушивать залитые свечи, прокручивая мотор при нажатой в пол педали газа. Зато, если штатный аккумулятор окажется слабоват, под капотом хватит места для «волговского», на 60 А·ч.

НЕ ЗАБУДЬТЕ ПРО ПОДШИПНИК

Среди «323-х» немало машин с автоматической КПП – ее устанавливали с любым из четырех описанных двигателей. Серьезных нареканий на нее нет, а немногочисленные отказы связаны в основном с нарушениями правил эксплуатации и обслуживания. АКПП – с электронным управлением, при неисправности начинает моргать индикатор Hold на панели приборов. Регламентная замена масла (Dexron III) – каждые 90 тыс. км, вместе с фильтром.

А вот исключительно надежная МКПП по инструкции требует внимания чаще – масло 75W90 GL-5 положено обновлять каждые 60 тыс. км. Сцепление (с гидроприводом) в среднем служит 120–160 тыс. км. Основной признак скорой кончины – малый ход выключения (педаль схватывает в самом верху). Вместе с корзиной, ведомым диском и нажимным подшипником желательно поменять и опорный подшипник первичного вала КПП, запрессованный в гнездо коленвала, – деталь копеечная, а работа дорогая.

ШРУСы живут более 200 тыс. км, чему способствуют прочные пыльники из же-



«Американцев» немало на российском рынке. При заказе запчастей учтите, что многие отличаются от европейских (в том числе подвеской), хотя порой подходят по месту. И ждать их придется долго.

Большинство «американцев» – с круиз-контролем, а про «автомат» и говорить нечего. Только магнитола нашим частотам не обучена.



сткого эластомера. При замене пыльника стоит придерживаться инструкции, снимая его через вал (разобрав внутренний шарнир), а не сбивать наружную «гранату» – так узел легко повредить.

Передние тормозные колодки служат около 30 тыс. км, задние (дисковые или барабанные) – 70 тысяч, дисков хватает на два комплекта колодок. При замене передних колодок обязательно осмотрите и задние механизмы – их направляю-

щие нередко закисают. Порой виноват привод ручника, особенно если речь идет о дисковых тормозах. Исполнительный механизм в колесном цилиндре можно перебрать – есть оригинальный ремкомплект. Жидкость DOT-4 меняют каждые 2 года или 60 тыс. км.

Датчики ABS не отличаются надежностью, причем неисправность обычно скрывается не в окислившемся разъеме, а внутри самого датчика. В случае «пла-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, долл. США
Диагностика электронных систем автомобиля	12
Диагностика состояния ходовой и подвески	30
Замена ремня ГРМ с роликами	87
Замена бензонасоса (седан/хэтчбек)	21/45
Замена сцепления (с подшипником первичного вала)	135
Замена подшипника передней ступицы	45
Замена подшипника задней ступицы	30
Замена комплекта передних тормозных колодок/дисков	15/24
Замена датчика ABS	18
Замена стойки стабилизатора поперечной устойчивости передней/задней подвески	18/12
Замена амортизатора передней подвески	30
Замена амортизатора задней подвески	30
Замена продольного рычага задней подвески	21
Замена рулевой тяги	30
Рейки	110–126
Регулировка углов установки колес	48

вающей неисправности» лучший способ диагностики – проверка сопротивления. Отклонение от нормы как в большую, так и в меньшую сторону – показание к замене.

200 ТЫСЯЧ – НЕ ПРЕДЕЛ

Подвеска «Мазды-323» чувствует себя на наших дорогах прекрасно. Слабое звено – оно же самое дешевое – стойки стабилизатора поперечной устойчивости передней и задней подвески. Их износ (обычно к 30–40 тыс. км) можно предсказать по стукам на ямах. При осмотре обратите внимание и на амортизаторы: утечка жидкости – главная причина их замены.

Шаровые опоры передней подвески меняют в сборе с рычагом, но до 200 тыс. км этого обычно не требуется. А вот его задние сайлент-блоки, возможно, придется заменить к 60–70 тыс. км. В задней подвеске к тому же сроку могут износиться сайлент-блоки продольного рычага, поперечные же рычаги почти вечные – их меняют только после разрушающих боковых ударов.

Рулевое управление весьма надежно, рулевые тяги и наконечники служат около 120 тыс. км. Менять тяги лучше в сборе: и потому, что износ всех шарниров примерно одинаковый, и чтобы не тратить на повторную регулировку схождения. Люфт и стук в рулевом управлении при исправных шарнирах, как правило, свидетельствуют об износе в паре шестерня-рейка. Подтягивать нельзя, иначе есть риск заклинивания рейки на мало изношенной части. Некоторые фирмы восстанавливают рулевой меха-



низм, но если люфт в границах допустимого, с ремонтом можно подождать.

ДОРОГАЯ БАНЯ

Электрооборудование «Мазды» весьма надежно, однако водные процедуры в моторном отсеке противопоказаны – влага выводит из строя катушки зажигания с наконечниками. Проблемы могут возникнуть, если отсутствуют подкрылки – под левым передним проходит электрический жгут.

Отключение батареи сбоев не вызывает, придется лишь ввести код штатной кассетной магнитолы. Впрочем, многие владельцы вместо нее давно установили MP3-плеер.

«Мазда-323» не слишком привлекательна для угонщиков. А для защиты от дилетанта вполне достаточно штатного иммобилайзера с ответным чипом в ключе – ими оснащали все автомобили. □

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, долл. США
Ремень ГРМ с роликом и пружиной	90–100
Бензонасос	127
Комплект сцепления/передний подшипник первичного вала	185/11
Подшипник передней ступицы	62
Задняя ступица в сборе	106
Комплект передних тормозных колодок дисков	70–120 100
Датчик ABS	67
Стойка стабилизатора поперечной устойчивости передней/задней подвески	29/32
Амортизатор передней подвески	65–100
Задней подвески	70–100
Продольный рычаг задней подвески	47
Рулевая тяга/наконечник	66/52
Крыло переднее (до/после рестайлинга)	130/146
Капот (до/после рестайлинга)	166/183
Передний бампер без усилителя (до/после рестайлинга)	170/230
Фара (до/после рестайлинга)	149/188

Благодарим «ЕВРОТРАК МОТОРС ЛТД.»
за помощь в подготовке материала.



Хоть у картера двигателя и стальной поддон, защита не помешает: низковата машина, да и нежный нейтрализатор – под днищем.



Передняя подвеска «Мак-Ферсон» здесь зарекомендовала себя неплохо. Основное внимание – стойке стабилизатора поперечной устойчивости, заднему сайлент-блоку рычага и амортизатору. Шаровая опора служит более 200 тыс. км, меняют ее в сборе с рычагом.



В задней подвеске чаще всего придется заниматься стойками и втулками стабилизатора, амортизаторами и продольными рычагами (изнашиваются сайлент-блоки). Остальные детали порой переживают автомобиль. Защитите антикором болт регулировки схождения (в кружке).