

За рулем

В номере:

Чиним
разбитую
фару



От полуторки до полуторки. Беседа с главным конструктором ГАЗа Ю. Кудрявцевым.



ВАЗ-21099: новые преимущества и старые недостатки

**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

Январь 1992

908

СТО ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ НА «ОКЕ»



Сто двадцать тысяч километров — вообще пробег серьезный, а для такого маленького автомобиля, как «Ока», — тем более. Три с половиной года верой и правдой прослужила наша машина в редакции. Хранилась под открытым небом, эксплуатировалась круглогодично. Сегодня пришла пора подвести итоги этой службы, дать оценки автомобилю, его узлам и механизмам.

Прежде всего стоит особо подчеркнуть то качество «Оки», в которое никак не могут поверить люди, на ней не ездившие: автомобиль уверенно держит дорогу на мокрой грязи, на гололеде, на раскисшей снежной каши. А проходимость этой машины заставляет вспомнить ставший легендарным «горбатый» ЗАЗ-965. Во всяком случае, за все время эксплуатации ни разу не довелось прибегнуть к помощи других водителей и автомобилий.

Обзорность в «Оке» хорошая, остекление большое, жаль только, что у заднего стекла нет подогрева. Наружное зеркало заднего вида хотелось бы существенно увеличить. Посадка водителя в общем такая же, как в «жигулях», но обивка сиденья из кожзаменителя очень неудобна: скользкая, холодная зимой и мокрая от пота летом. Поэтому я возликовал, когда поставил передние сиденья от ВАЗ-2108 (технически это достаточно просто).

Теперь кратко «пройдемся» по отдельным агрегатам и системам.

Кузов вел себя вполне доборпорядочно: до сих пор краска выглядит совершенно свежей, хотя в нескольких местах и появились ржавые пятнышки. За все время пробега ни одна деталь кузова не заменилась. При итоговом обследовании обнаружилась трещина на правой передней стойке и на обеих чашках, служащих опорами амортизаторов передней подвески. Днище в полном порядке, мастика нигде

не отслоилась, пороги не прогнили (что вообще-то странно).

Силовой агрегат. В одной из прежних публикаций я уже писал, что первый двигатель проработал 47 тысяч километров, после чего срезало шлицы шестерни маслонасоса. Второй двигатель стоит и сейчас. Он хорошо тянет, не дымит, экономно расходует масло.

Сцепление — довольно слабый узел. Первый раз оно отказалось очень быстро, но тут, возможно, была и моя вина, я еще не понял его тоистости, в том числе и связанных с регулировками. Затем пришлось переклеять накладки ведомого диска, но сейчас он снова на ладан дышит и заставляет быть очень аккуратным.

Коробка передач работает четко, передаточные числа считаю вполне приемлемыми, синхронизаторы не подводят. Но дважды были отказы механизма переключения передач. Первый раз вышла из строя опора рычага переключения, второй раз «саморазобрался» механизм выбора передач в коробке.

Ходовая часть. По задней балке и подвеске принципиальных замечаний нет, но два потекших амортизатора пришлось заменить. Передняя подвеска до сих пор работает normally. Уместно упомянуть и тот факт, что попытки проверить развал и схождение, отбалансировать колеса оказались безуспешными: ни одна мастерская в Москве за это не взялась. Пришлось действовать старыми дедовскими методами и «точными приборами»: веревкой, отвесом, линейкой.

Электрооборудование в целом заслуживает похвалы. Таинственный коммутатор, которого поначалу так все боялись, не подводил ни разу (хотя, каюсь, запасной все время лежит под сиденьем). Зажигание тут вообще «как из пушки» — никаких проблем, искра поджигает любую смесь. Но провода высокого напря-

жения чаще обычного приходят в негодность. Со временем по ним начинает утекать ток высокого напряжения, особенно в сырую погоду и там, где провода касаются других деталей.

Слабое место — стартер. В первые месяцы его меняли несколько раз, откачивало тяговое реле. Потом вышла из строя муфта («бэндикс»). Сейчас бывает так, что стартер включается только после пяти — десяти поворотов ключа зажигания. Несколько раз отказывал также датчик включения электровентилятора.

Таковы общие оценки. Если их просуммировать, я готов поставить «Оке» твердую четверку по привычной пятибалльной шкале. Теперь есть смысл перейти к разговору о некоторых частностях, но прежде хочется высказать такое соображение.

Вопрос о массовом выпуске «Оки» до сих пор не решен. Первоначальные планы, согласно которым мы должны ежегодно получать 50 тысяч этих симпатичных автомобилей, остались на бумаге, а главным тормозом послужили проекты о приобретении западных лицензий для Елабуги. Пока шли разговоры на эту тему, на КамАЗе, на ВАЗе и в Серпухове «Оку» собирали буквально поштучно, а сложности с ее комплектацией все увеличивались. Но елабужский колос пока так и стоит невостребованным, а потому, думается, хоронить «Оку» преждевременно. Вероятно, в ближайшие два-три года ее выпуск будет понемногу нарастать. ВАЗ-1111 и сейчас уже совсем не редкость, а в обозримом будущем число владельцев этих машин должно заметно увеличиться.

Ну, а коли так, вопросы эксплуатации и ремонта «Оки» должны интересовать многих автомобилистов. Тем более, что существующие СТО, даже гарантийные, занимаются этим автомобилем не хотят, не могут и не умеют. Основываясь на этом, позволю себе изложить некоторые рекомендации сугубо практического характера, основанные на собственном опыте. Постоянных читателей, помнящих наши предыдущие публикации, прошу прощить мне некоторые повторы — в данном случае они неизбежны.

Прежде всего коснусь карбюратора. В целом этот прибор достаточно умный и не очень сложный, но у него есть врожденные пороки. Один из них — постепенное изменение уровня топлива в поплавковой камере. Происходит это, на мой взгляд, из-за того, что металлические основания, на котором крепится поплавок, слишком мягок, а усилие, с каким поплавок воздействует на запирающий клапан, велико. В результате регулировочный усик постепенно «кухонит» и тысяча через пять — десять уровень топлива заметно возрастает, соответственно «аппетит» двигателя повышается.

Перед проверкой уровня топлива нужно прогреть двигатель до рабочей температуры и дать ему поработать на малых оборотах минуты две-три. Затем снять воздушный фильтр, отсоединить шланг подачи топлива и трос привода воздушной

заслонки карбюратора, вывернуть пять винтов крепления крышки карбюратора и снять крышку вместе с прокладкой. Опроверг штангенциркуль о плоскость разъема карбюратора (прокладка снята), глубиномером определяют расстояние до поверхности бензина в поплавковой камере: оно должно находиться в пределах 24—26 мм. Меньшая величина придает автомобилю резвость, но увеличивает расход топлива, при пониженном уровне результат получается обратным. Подгибать усик поплавка следует очень осторожно, в несколько приемов.

Второй типичный дефект, который я наблюдал на нескольких автомобилях с пробегом больше 30 тысяч километров, — поломка одной из выпускных труб.

У «Оки» к выпускному коллектору крепятся две трубы (по числу цилиндров). Они сразу круто изгибаются и опускаются вертикально вниз, вдоль блока цилиндров. Здесь находится еще одна точка крепления: штампованный хомут прижимает трубы к приливам блока. Ниже хомута трубы соединяются и, снова изогнувшись на 90 градусов, уходят под днище. Одна из труб ломается как раз под хомутом.

Чтобы снять трубу, нужно предварительно демонтировать воздушный фильтр, карбюратор и впускной коллектор. Работу целесообразно начинать сразу на смотровой канаве, чтобы избежать трудностей при сборке. Перед сваркой надо как можно тщательнее совместить стыки, иначе потом невозможно надеть фланцы на шпильки и обеспечить герметичность соединения. Шов обваривают вкруговую, а потом усиливают продольными пластинками. Сломанная труба вынимается достаточно легко, а вот отремонтированная вставляет на место с большим трудом. Тут рецептов нет, наилучший вариант придется искать по месту. И еще. К выпускным трубам приварена муфта, из которой забирается подогретый воздух для зимнего режима работы двигателя. Ее нужно сразу удалить, иначе хитро изогнутая труба на место не встанет.

Последний совет касается регулиров-

ки стояночного тормоза. На «Оке» она осуществляется довольно просто. Нужно поддомкратить заднее колесо, зафиксировать машину от произвольного перемещения, снять колесо, вынуть резиновую заглушку из окна тормозного барабана и повернуть барабан так, чтобы окно оказалось напротив регулировочного узла. Затем, придерживая барабан, отверткой через окно постепенно поворачивайте регулировочную гайку до тех пор, пока не почувствуете, что барабан стал затормаживать. После этого несколько раз поработайте рычагом стояночного тормоза от упора до упора, и вы почувствуете, как барабан снова станет крутиться свободно. Опять вращайте регулировочную гайку и опять работайте рычагом. Обычно эти операции приходится повторить раза три-четыре на одном колесе и столько же на другом. Только после этого стояночный тормоз начинает работать.

Было бы наивно думать, что за 120 тысяч километров с нашей «Окой» не случалось иных неприятностей и мне не пришлося никуда заглядывать, кроме тех узлов, о которых только что рассказал. Конечно же, бывало всякое, как с любым автомобилем, который эксплуатируется жестко и непрерывно. Но другие отказы носили такой характер, когда домашний ремонт не мог помочь (например, выход из строя механизма переключения передач). А потому и вспоминать о них еще раз не хочется. Тем более, что у нас пока осталась незатронутой тема, наверняка представляющая для читателей немалый практический интерес.

Речь пойдет о запасных частях.

«Ока» создавалась специалистами ВАЗ на хорошей серийной основе с соблюдением известной унификации. Это значит, что некоторые узлы и детали от других моделей подходят к «Оке», о чем полезно знать. Какие же это детали?

Начнем, естественно, с двигателя. Как известно, на ВАЗ-1111 используется «плотинка» от двигателя ВАЗ-2108. Стало быть, поршни, кольца, шатуны и вкладыши здесь точно те же, что на «вось-

мерке». От этого же двигателя и весь привод газораспределительного механизма — большая и малая шестерни и ремень, а ролик натяжного механизма — от «2105».

Распределительный вал (он оригинальный, короткий) приводит в действие число «восьмерочных» клапанов. Масляный насос весь заимствован от этого же двигателя, а масляный фильтр — от «пятой» модели. От ВАЗ-2108 взяты и насос системы охлаждения, и термостат, и датчик включения электронтензилатора. Сам же вентилятор — от «тройки».

Все синхронизаторы коробки передач, подшипники и сальники дифференциала в катализаторах обозначениям начинаются с индекса «2108» — значит, они полностью взяты с этой модели.

В приводе тормозов также множество деталей и узлов, взаимозаменяемых с теми, что давно и хорошо известны. Вакуумный усилитель — от «2103», главный тормозной цилиндр — от «Нивы» (а его начинка, естественно, имеет еще более древнюю родословную — она вся от «2101»).

Отопитель тоже в значительной мере унифицирован. Если в нем использован алюминиевый радиатор — это от модели «2105», если медный — от «2101». От «жигулей» взяты и электродвигатель, и кран, и рычаги управления, и пластмассовая арматура.

В системе зажигания родство с ВАЗ-2108 проявляется однозначно: от этой модели здесь замок зажигания, коммутатор, катушка зажигания (21083-3705010), генератор.

Наконец, в салоне «Оки» легко узнается комбинация приборов с «21011»; от этой же модели подрулевой переключатель, привычные «жигулевские» клавиши управления, реле.

Понятно, нет возможности назвать все, что использовано здесь от других моделей ВАЗ. Но и сказанного, полагаю, достаточно, чтобы понять: на первый случай запчасти есть. А значит, положение далеко не безнадежно.

Б. ДЕМЧЕНКО

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Какая фирма — «Роллс-Ройс» или «Мерседес-Бенц» выпускает более дорогие и комфортабельные автомобили?

Модели высокого класса, выпускаемые «Роллс-Ройсом» и «Мерседес-Бенцем», по комфорту вполне сопоставимы. А вот цена действительно сильно различается. Самый дорогой «Мерседес-Бенц» — модели «600SEL» с 12-цилиндровым двигателем стоит более 198 тысяч немецких марок, в то время как наиболее дорогая модель «Роллс-Ройса» — «Корниш» — более 430 тысяч. Да и другие модели английской марки по цене превосходят «мерседесы». Почему? Сборку «роллс-ройсов» ведут бригады высококвалифицированных мастеров на стапелях. Осуществляется строгий контроль за качеством деталей и сборки. «Роллс-Ройсы» окрашиваются нитроэмалью вручную в несколько слоев с промежуточной полировкой каждого слоя. Каждый автомобиль отправляется в испытательный пробег. После этого

его разбирают, подвергают все узлы дополнительному контролю, собирают и вновь отправляют в пробег. И лишь затем он поступает заказчику, причем фирма хранит сведения о том, кому в какой комплектации и когда продан очередной автомобиль. Отменное качество изделий фирмы «Роллс-Ройс» подтверждают многочисленные машины этой марки, эксплуатируемые уже 20, 30 и даже 40 лет.

Есть ли возможность заменить кузов «Москвича-21403» новым?

Как нам сообщили, в связи с освоением модели АЗЛК-2141 на существующих производственных площадках завод вынужден был прекратить производство кузовов к автомобилям «Москвич-2140». Для замены кузова этой модели и ее модификаций «21403», «21406» в производственном управлении «Москвичавтотехобслуживание» рекомендуют использовать кузов модели «Москвич-ИЖ-412ИЭ» Ижевского автозавода.

Какую часть налога с владельцев транспортных средств надо платить, если автомобиль приобретен, например, в декабре?

Налог с владельца транспортного средства взимается в зависимости от времени приобретения. Если машину ставят на учет во втором полугодии, он составляет 50 процентов от предусмотренной ежегодной суммы, если в первом — все 100.

Возможно ли, имея право на управление мотоциклом, открыть категорию «В», сдав лишь экзамен по вождению автомобиля?

Нет, и в этом случае для «открытия» категории «В» в Госавтоинспекции необходимо сдать экзамены как по вождению автомобиля, так и по Правилам дорожного движения. При этом предварительное обучение на курсах не обязательно.