

30 РУБЛЕМ

mazda

11.13.92

H HONDA

H HONDA

LAND-ROVER

HONDA



Выставка в цифрах
и фактах — в начале
номера

Ежемесячный
журнал для автомобилистов



Ноябрь 1992

НА ТВЕРДУЮ «ЧЕТВЕРКУ»

Поездки на универсале начались в январе 1987 года. Машину я приобрел «ту, которую дали». Хотелось седан, но сейчас свой универсал (название вполне себя оправдывает) на него не сменял бы.

Первое время, когда я смотрел назад, возникало ощущение, что сейчас прозвучит голос, как в троллейбусе: «Граждане пассажиры! Пройдите вперед!» Но к размерам салона привык очень быстро, а летом оценил его объем в полной мере. Честное слово, жаль мне владельцев седанов, которым приходится идти на всякие ухищрения для перевозки грузов. В салоне «четверки» помещается холодильник, а если снять подушку заднего сиденья и положить спинку правого переднего сиденья, можно перевозить линейные предметы длиной до трех метров.

Коль речь зашла о салоне, скажу о его недостатках. Разочаровала система вентиляции и отопления. Дефлекторы, установленные на передней панели прежних моделей, значительно эффективнее. Отсутствие поворотных форточек лишило водителя эффективной «вытяжки» и мощного притока свежего воздуха в жаркое время года. Система дефлекторов у ВАЗ-2104, -2105, -2107 не позволяет направить поток на лицо водителя, в лучшем случае воздух попадает на кисть левой руки, лежащей на руле. Система воздуховодов под передней панелью сократила объем перчаточного ящика (теперь он вполне отвечает названию), в ней, видимо, больше аэродинамические потери, т. е. эффективность вентиляции снизилась.

К тому же появился еще один орган управления — рычаг заслонки на панели приборов.



Следуя традиции, продолжаем публиковать заметки читателей, которые делятся мнениями о своих автомобилях новых или хорошо знакомых моделей. Инженер-металлург В. БОРИСЕНКО из украинского города Коммунарка, водитель с более чем 30-летним стажем, рассказывает об опыте эксплуатации ВАЗ-2104, соотнося его с впечатлениями от прежних «жигулей» (ВАЗ-2101, -2103), на которых он ездил с 1972 года.

Вентилятор по-прежнему шумит.

«Оригинальный» дизайн кнопок для блокировки замков дверей вызывает лишь раздражение. Это четыре погремущки в кузове. Со звуковыми эффектами справился, вложив в полость кнопок губчатую резину. А открыть их можно только крепкими пальцами. Новые фиксаторы открытого положения дверей выглядят очень солидно, но уже на 10-й тысяче лопнула пружина одного из них (явно не типичная неисправность), в магазине и на СТО не нашел. Пришлось поставить вместо пружины скобу из стальной проволоки диаметром 4 мм, стянув ее концы такой же проволокой.

Неожиданно слабой оказалась пружина у замка капота, так что открыть последний удается, только

оттягивая рычаг замка и одновременно поднимая капот. Не очень-то ловко делать это вдвоем или, стоя снаружи, правой рукой тянуть за рычаг, опустив стекло, а левой — открывать капот. Куда надежнее была бы газовая пружина, как на ВАЗ-2107 (увы, и на нем давно нет! — ред.).

Хлопоты доставила и декоративная панель пятой двери. Кнопки крепления перестали ее держать после антикоррозионной обработки кузова. Замена их новыми не помогла, пришлось вернуть «саморезы» (шурупы по металлу).

Посадка удобна для водителя среднего роста. Обзор приборной панели хороший. Правда, за ту цену, которую мы платили, можно было поставить сиденья с обивкой из парчи, а на пол положить ковры ручной работы. Но это к слову. В дли-

тельных поездках передние сиденья вызывают утомление и проигрывают в сравнении с теми, что установлены в «семерке» или в «ноль третьей». Ссылки изготовителя на то, что -2104 — менее комфортабельная модель, меня не убеждают. Заднее сиденье, считаю, должно быть раздельным, чтобы можно было складывать часть его, по ширине равную правому переднему сиденью. Это значительно расширит возможности в целом удачного кузова.

Использование проверенных агрегатов ходовой части типа ВАЗ-2101, безусловно, оправданно. Проблем в эксплуатации пока не возникало. Уход сводится к выполнению заводских рекомендаций. По опыту эксплуатации машин-предшественниц, через 30 000 км необходимо добавить смазку в шаровые опоры, рулевые шарниры. Я к тому же демонтировал карданный вал, промыл и закладывал свежую смазку в подшипники крестовин, в противном случае уже через 50 тысяч придется крупно потратиться на эти небольшие детали.

Регулярно контролирую износ передних колес при помощи лейкопластыря. Поперек протектора наклеиваю полоску и через 5—7 км езды по сухому асфальту характер износа шин прекрасно виден. Ориентируясь на характер износа шин (МИ-166), держу давление 2,1 кгс/см² в передних и 2,3 кгс/см² в задних.

Двигатель ВАЗ-2105 достаточно тихий, с мягкой характеристикой. Мощность его вполне соответствует моим запросам. Честно говоря, очень настороженно отнесся я к зубчатому ремню в приводе клапанного механизма. Сейчас убедился — ремень лучше цепи во всех отношениях.

Меньше шум, проще уход, а особенности материала, из которого сделан ремень, заставили изготовителя свести к минимуму выход масла наружу; двигатель опрятен, экономичен. До пробега 25 000 км, 80 % которого намотал в городе, фиксировал количество заправленного топлива. Средний расход с момента покупки автомобиля — 7,8 л/100 км (по счетчикам АЗС, а там лишнего не нальют). Почему так мало? Во-первых, стиль вождения не агрессивный. Во-вторых, вскоре после покупки машины я снял крыльчатку вентилятора. Первое время возил ее в багажнике, потом оставил в гараже. Оговорюсь, это возможно только в небольших городах, в крупных, если попадешь в «пробку», трудно будет избежать перегрева. Однажды, уткнувшись в колонну грузовиков на горном серпантине в районе Джугби, был вынужден включить отопитель салона и вентилятор на вторую скорость — помогло.

Еще на первых «Жигулях» очень досаждал звук двигателя, проникавший в салон через привод дроссельных заслонок карбюратора. Надев поливинилхлоридную трубку на загнутую часть рычага привода заслонок и развернув отверстие в другом рычаге, закрепленном на кузове, сумел избавиться от неприятного звука. Но ненадолго: трубка протерлась. Поставил втулку из фторопласта — и проблема была решена.

Установил самодельную тиристорную систему зажигания, уже 15 000 км проехал с октан-корректором ЭК-2. Впечатления очень хорошие. Двигатель всегда работает с оптимальным моментом зажигания, а кроме того видно, каким бензином меня заправили (по положению регулятора). Спасибо «За рулем» за информацию, а винничанам за полезный прибор.

Считаю, что на все карбюраторные ДВС пора монтировать бесконтактную систему зажигания, поскольку обычные распределители дают разброс момента зажигания по цилиндрам от 3 до 10°. Оценил чувство юмора конструкторов, на-

завших октан-корректором несколько рисков, нанесенных в месте установки распределителя. Раньше для корректировки угла достаточно было усилия двух пальцев, вращавших барабанчик октан-корректора (настоящего), а теперь возьми ключ «на тринадцать», да еще надень перчатки и халат.

Немного хлопот доставил ЭПХХ. После обкатки (1500 км) обороты холостого хода у прогретого двигателя стали «гулять». Особенно неприятно это сказывалось при торможении двигателем, т. е. в штатном режиме ЭПХХ. Устранил дефект, только удалив в карбюраторе втулку, ограничивающую диапазон регулировки оборотов. Снизил холостые — все стало на свои места. Уверен, экономичности двигателя в небольшой степени способствовал именно ЭПХХ.

Уход за двигателем сводился пока к выполнению заводских рекомендаций. Зазоры в приводе клапанов (0,2 мм) регулирую только на прогретом моторе (рабочий режим все-таки). В связи с этим хотел бы знать, есть ли хоть один автолюбитель, который все-таки воспринял совет проворачивать коленчатый вал за поддомкратное заднее колесо. Проще уж взять разводной ключ и вращать коленвал за носок.

Хотелось бы, чтобы на ВАЗе своевременно вносили в инструкцию изменения в конструкции автомобиля. После покупки машины я обратил внимание, что не горит лампочка разряда аккумулятора. Проверил — исправна. В инструкции сказано, что реле установлено под капотом справа (как и в прежних моделях). Решил проверить схему, обойдя контакты реле перемычкой, и вдруг заработал стартер. Хорошо, что передача была выключена. Позже выяснил, что на «Жигулях» последних лет выпуска эту лампу не устанавливают.

Резюме: ВАЗ-2104 — отличный автомобиль для нашего потребителя. Достаточно мощный, экономичный, удобный, надежный. Короче, считаю его лучшим автомобилем для семьи.

ДЕЛОВОЙ МИР
BUSINESS WORLD

ИНФОРМИРОВАННОСТЬ
— ВАШЕ ПРЕИМУЩЕСТВО
В ДЕЛОВОМ МИРЕ.

Господа предприниматели!

ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ «ДЕЛОВОЙ МИР» — ЭТО ОБЪЕКТИВНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ КАЖДОЕ УТРО НА ВАШЕМ СТОЛЕ!

ВСЕ ОТДЕЛЕНИЯ СВЯЗИ ПРИНИМАЮТ ПОДПИСКУ.

Наша аудитория — руководители предприятий, банков, ученые, экономисты — поэтому Ваша реклама в газете «Деловой мир» будет иметь наибольшую эффективность.

ДЕЛОВОЙ МИР
BUSINESS WORLD

VOLVO

Акционерное общество

 ресурсы

представитель крупнейшего дилера концерна "VOLVO" — шведской фирмы "Auto-Clemert AB", создано с целью предоставить Вам возможность приобрести любые модели VOLVO за рубли и СКВ. Ведущие специалисты фирмы помогут Вам подобрать на складе в Москве необходимую модель. Купив у нас автомобиль, Вы не будете иметь проблем с оформлением документов и гарантийным обсл. уживанием на сервисных станциях "VOLVO". А/О "РЕСУРСЫ" снабжает своих клиентов не только лучшими машинами, но и запчастями. Дополнительное оборудование и сопутствующие товары сделают Ваш автомобиль самым удобным и приятным.

Мы ждем Вас по адресу:
109028, Москва, ул. Обуха, 3
Телефон: (095) 297-22-71
Факс: (095) 297-52-73

