

За рулем

Гран-при журнала
"За рулем"
у БМВ 7-й серии.
Специальными
призами отмечены
"Волво-960" и
нижегородская
полупортка.
Подробности
на стр. 4



Ежемесячный журнал
для автомобилистов

11

НОЯБРЬ 1994



“ОКА”

Когда-то “Оку” представляли “народным автомобилем” — массовой дешевой машиной для всех. Достаточно посмотреть на цифры выпуска ВАЗ-1111, чтобы стало ясно — до настоящей массовости этой машине ох как далеко. Есть на пути к “народности” еще одно препятствие — цена. За те же деньги в Москве можно купить “Таврию”, а чуть дороже — “Москвич”, пусть бестолковый, но полноразмерный автомобиль. Да и с запчастями, и с сервисом “Оки” дело из рук вон плохо. Такова реальность. С ней пришлось столкнуться нашему сотруднику И. ТВЕРДУНОВУ, который некоторое время провел за рулем ВАЗ-1111.

От знакомства с малышкой впечатления остались самые лучшие (мнения других сотрудников журнала в ЗР, 1994, № 3, 6, 8). Автомобиль оказался достаточно шустрым, отлично держит дорогу и прекрасно управляется. Салон машины не такой уж маленький, а к крохотным “невесомым” педалькам и “далекому” рулю очень быстро привыкаешь. Коли уж речь зашла о рабочем месте, единственное серьезное неудобство — образцово нечеткое включение передач. Машина маленькая, коробка передач тоже маленькая, а рычагом шуровать приходится, как на “Икарусе”, и для “попадания” в нужную передачу требуется сноровка.

Имидж автомобиля на все случаи жизни получил первый удар, когда “Оку” как следует загрузили (четыре взрослых человека). Тут-то и выяснилось, что сзади очень тесно, а главное — сразу “скис” двигатель. Машина резко потеряла в динамике, звук мотора стал надрывным. Ехать, конечно, можно, но приятных впечатлений такое передвижение не доставит ни водителю, ни пассажирам.

Нормально, с комфортом в “Оке” размещаются два человека. Двоих же машина без особых усилий “таскает” по дороге. Причем незагруженная “Ока” хороша и на шоссе, где позволяет долгое время держать довольно высокую (100–110 км/ч) скорость, и особенно в городе, где габариты автомобиля помогают легко лавировать в заторах, а динамики хватает, чтобы запросто держаться в потоке транспорта.

Короче, “Ока” — идеальный автомобиль для двоих (от силы для троих), прекрасно приспособленный к городскому движению. Для селянина или для большой семьи ценность такой машины сомнительна. А говорили “народный!”, “для всех!”

Покатались, лора и под капот заглянуть, тем более жизнь заставляет — мотор не желает

заводиться. И это при плюсе пятнадцати “за бортом”. Непорядок.

То, что творилось в подкапотном пространстве, описать невозможно. Владельцы ВАЗ-1111 всегда жаловались, что мотор у “Оки” — грязнуля, постоянно в масле. Увиденное на реальной “Оке” превзошло все ожидания. На двигателе только что грибы не росли. Кое-где слой масла был поменьше — здесь человек пытался бороться с машиной, протирал грязь. Сразу скажу, что такой способ слишком трудоемок и почти бесполезен. Битый час трешь мотор ветошью, а он через два дня снова весь в масле. Так что искоренять надо причину, а не следствие. Только вот отыскать причину эту — занятие сложное. Такое ощущение, что масло течет отовсюду сразу.

Ну ладно. Залезли мы под капот, чтобы отыскать причину недостойного поведения этого мотора: он не заводился и, кроме того, страдал провалами при резком разгоне. Предварительный диагноз: очень низкий уровень топлива или неисправен насос-ускоритель. Снять карбюратор проблем не составило, и на листе чистого картона прибор был препарирован. Вскрытие полностью подтвердило диагноз: рычаг привода ускорительного насоса намертво заклинен в положении максимальной подачи. Узкий паз в корпусе карбюратора, в котором ходит этот самый рычаг, был забит самыми непонятными отложениями. Они-то и лишили механизм подвижности.

Прочистив и собрав карбюратор, установили его на место и повернули ключ зажигания. “Ока” яростно зачихала, затряслась и один цилиндр двигателя заработал. Через несколько секунд второй начал вступать “через раз” и, наконец, оба “горшка” дружно затарахтели вместе.

Поскольку такая схема запуска не устраивала, решили проверить свечи. Оказалось, что они на машине — разные. Установка одинаковых свечей с нормальным зазором между электродами решила все проблемы: “Ока” стала заводиться как часы.

Следующее, что попытались сделать — убрать люфт задних колес. Однако попытка не удалась. Затяжка регулировочной гайки на “один паз под шплинт” (то есть на 60°) привела к подтормаживанию колеса. Подшипники при езде стали греться. Пришлось сделать все, как было. Колеса продолжают болтаться.

На дороге “Оку” все время тянуло влево и, учитывая небольшой нагрев диска левого переднего колеса, виновником такого поведения посчитали тормоз. Правда, увод машины был минимальным, колесо грелось слабо, тормоза не “пищали”. Решили оставить все как есть, и, как оказалось, напрасно.

Колесо заклинило. При осмотре выяснилось, что резиновый чехол переднего тормозного цилиндра давно порвался. На поршень попала влага, и он, покрывшись коррозией и слоем грязи, перестал отходить назад — колесо не растормаживалось. Остался один путь — вперед. Его поршень проделал до конца, поджимая и поджимая колодки. Когда они сработались до металла, пришлось обратить внимание на неисправный механизм. Хотя более раннее вмешательство вряд ли что-нибудь изменило. Лишенные резиновой защиты детали корродировали настолько основательно, что отжать упрямый поршень не удалось никакими силами. Пришлось искать запчасти. У добрых людей удалось достать старенький, но работоспособный суппорт. А вот колодки стали камнем преткновения. Их все-таки купили спустя месяц на базаре по цене 70 000 рублей за комплект. Не слишком ли дорого для дешевого “народного” автомобиля?

Во время поиска злополучных колодок интересовались другими запчастями к “Оке”. И выяснили, что без особых проблем в Москве можно купить двигатель и диск сцепления. Иногда встречали фары. И все! За остальным — на базар, там все что хочешь, но — втридорога.

Есть, правда, в столице магазины, торгующие запчастями для “Оки”. Выбор деталей там приличный, но и цены не маленькие. Например: стойка передняя — 120 тыс. руб.; диск сцепления — 50 тыс. руб.; передний суппорт — 70 тыс. руб.; крыло — 60 тыс. руб. Но магазинов таких — раз-два и обчелся. Если нужной железяки в магазине нет, в соседний ларек можно не заглядывать — там про “Оку” и не слышали. Остается одно — снова на рынок.

Ну ладно. Колодки купили, суппорт перебрали, тормоза прокачали. Ездит наша “Ока”, но... что-то грохочет в сцеплении, течет правая передняя стойка и правый же задний амортизатор, да еще кое-что по мелочи. А машине два года и прошла она всего 30 тыс. км. И не в том дело, что автомобиль плох сам по себе. Просто миниатюрная, подверженная перегрузкам (тем более в наших условиях) конструкция требует бережного к себе отношения, своевременного и добросовестного обслуживания. А где его взять? Сервис “Оку” не жалует.

Посмотрите, кто сидит за рулем “Оки”. Чаще всего начинающие автомобилисты, женщины, да еще инвалиды. Тот самый контингент, которому сервис очень нужен. Матерые автолюбители, перебравшие своими руками не одну машину, вряд ли купят “Оку”. Такие лучше с подержанным “жигуленком” поковыряются.

А какая-нибудь дамочка в попытках отремонтировать свою “Оку” убьет не один день. И



даже если найдет мастера, выложит ему за работу изрядную сумму, вполне соизмеримую с затратами на ремонт большого автомобиля. Вот тебе и дешевая машина.

Не знаю как насчет всего народа, но кому-то "Ока" пришлось бы очень кстати. И хотя выпускается она давно, интерес к автомобилю не падает. Когда знакомые а порой и просто прохожие спрашивали: "Как машина?", обычно отвечал: "Неплохой агрегат!" Но себе бы "Оку" не взял. Не потому что машина не понравилась. Просто "Ока" — автомобиль не для каждого.

ВАЗ-21043

Продолжаем рассказ о жизни редакционного ВАЗ-21043, начатый в № 5 и № 9 за 1994 год. Сегодня вас ждет грустное повествование. О случившихся неприятностях повествует И. ТВЕРДУНОВ.

Хотя люди мы не суеверные, но постучать по дереву, когда хвалили "сорок третью" за надежность, наверно, все-таки стоило. Подвел нас универсал — сломался. Почти одновременно "застучал" двигатель и оторвался кронштейн крепления поперечной тяги заднего моста. Причины все те же. Работа машины на износ, частая эксплуатация с предельной нагрузкой. Ну что ж, пусть наш горький опыт будет наукой для других. Может быть, кто-то, прочитав эту статью, задумается о дорогой цене, которую приходится платить за эксплуатацию машины по формуле "Пусть стучит — ехать надо!". Если так — урок, который преподала нам "четверка", не прошел зря.

Машина, как уже говорилось, попала в редакцию не новой. И первое, что было отмечено у свежеприобретенной "сорок третьей", — заметный расход масла. Заметный, конечно, относительно машина не дымилась, да и тянул двигатель очень неплохо. Но масло время от времени приходилось доливать. Значения масляному аппетиту мотора не придавали, а жаль. Для "жигулей", пробежавших всего двадцать тысяч, такие симптомы ненормальны.

В таком состоянии двигатель прошел еще почти пятьдесят тысяч, после чего расход масла стал быстро расти. Виновниками этого оказались маслосъемные колпачки, из-за чего их и заменили. Расход масла вернулся к своему привычному уже для этой машины минимальному значению.

"Четверка" пробежала еще около десяти тысяч километров — загремела цепь. Подтянули ее и поняли, что гремит не только цепь. Отличный, резвый мотор "кончался" на глазах, а чем, кроме грохота, говорила и возросшая, опять-таки до изрядных величин, потребность в масле.

Делать нечего — надо двигатель перебирать, что и было сделано. Некоторые, особенно "заслуженные" детали почившего в бозе мотора показаны на фото. Черный слоистый нагар на днище поршня говорит сам за себя. Машина по большей части эксплуатировалась в городе груженная (отсюда нагар, как таковой), кроме того, масло явно попадало в камеру сгорания (отчего нагар такой плотный — пальцем не отковырнуть). А вот в кольцевых канавках нагара почти не было. Может быть, помогло средство "Super Charge" фирмы "Winn's" для старых двигателей, которое залили в мотор перед самой его кончиной? Трудно сказать, насколько отсрочило чудодейственное средство смерть двигателя, но поршневые кольца честно работали до конца и завершили свой путь не зажатые нагаром в канавках, а истертые о стенки цилиндра в условиях масляного голодания. Ведь от могучего ("как на танке") давления масла в последние дни работы мотора остались одни воспоминания.

Та же история и с вкладышами. Причем как с коренными, так и с шатунными. Самые пострадавшие тоже показаны на снимке. Если шатунные вкладыши отделались небольшими задирами, то рабочие поверхности коренных покрыты настоящими бороздами. Целым не остался ни один вкладыш.

Что же все таки погубило еще не старый (80 000 км) двигатель?

Похоже, что мотору досталось еще у прежних хозяев. Поработал, например, при очень малом уровне масла с большой нагрузкой. Или ис-

пользовалось низкокачественное масло. Глубокие задиры на поверхности коренных вкладышей, которые начинаются от маслоподводящего отверстия, говорят о наличии в масле инородных тел. Скорее всего, вкладыши попортила стружка, до поры до времени таившаяся в плохо промытых масляных каналах мотора.

Общеизвестно, что исправные "жигулевские" движки не проявляют склонности к пожиранию масла до самой старости. Наверное, наш "с детства пришибленный" двигатель мог бы долго и исправно работать при бережном к нему отношении. Но где же его, это отношение, взять, когда машина используется и как тягач, и как грузовик, и как автобус, и даже продуктовым фургоном побывала. От такой жизни и новый мотор развалится "в пять секунд". А наш восемьдесят тысяч прошел — молодец. Перебрали двигатель очень вовремя. Немного раньше было можно — детали для замены, похоже, зрели уже давно. Если бы подождали еще, автомобиль вряд ли добрался до сервиса своим ходом. А так обошлись растачиванием блока, заменой поршней, колец, вкладышей и распредвала плюс мелочь.

Поездив немного с отреставрированным мотором, наш универсал подкинул еще один сюрприз — перестал держаться на дороге. Машину швыряло из стороны в сторону при любом маневре. "Что-то не в порядке с задней подвеской", — подумали мы и заглянули под машину. Точно! Кронштейн крепления поперечной реактивной тяги оторвался и висел "на соплях". Причем "сопли" эти — явно не заводского происхождения. Кронштейн уже где-то варили. Сделали это довольно грубо и по шву пошла новая трещина. Пришлось приваривать кронштейн заново. Такая неисправность характерна для классических "жигулей", которым часто приходится таскать тяжелый прицеп.

На этом перечень серьезных поломок заканчивается. Всего две, но зато какие. Видимо, автомобиль "совесть замучила", и мелкими неприятностями он не досаждал.

"Сорок третья" снова на ходу. Бегаёт, стареет (пробег 92 000 км) и ржавеет. Вообще любовь классических "жигулей" к коррозии удивляет, особенно на фоне переднеприводных "самар" и даже маленькой "Оки". Вроде бы, автомобили ровесники, но "восьмерка" — как новая, а "классика" уже вся в желтых пятнах. Наш ВАЗ-21043 счастливым исключением не стал.

Пока о "четверке" все. Будем надеяться, что в следующий раз не придется рассказывать о столь же серьезном происшествии, как "загнувшийся" мотор. Ведь случившееся, скорее, наследие тяжелого прошлого автомобиля, чем закономерность.



ПАРК АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА 1.01.1994

Таблица 1

Модели	Всего транспортных средств					В том числе	
	на учете	государственных и муниципальных	частных	иновладельцев	коммерческих и пр.	осмотрено	исправно
ВАЗ-2101, -2102, -21011, -2103, -2104, -2105, -2106, -2107 и модификации	4 395 883	65 794	4 292 158	7 433	30 498	2 345 903	2 140 773
ВАЗ-2108, -2109 и мод.	465 890	11 157	445 425	1 457	7 851	249 092	231 813
ВАЗ-1111 и мод.	23 646	658	22 367	155	466	13 283	12 191
ВАЗ-2121 и мод.	412 872	36 567	365 552	797	9 956	236 424	213 985
"Москвич-408" -412, -2138, -2140 и мод.	2 470 464	80 266	2 368 600	228	21 370	1 332 150	1 218 560
"Москвич-2141" и мод.	254 233	27 432	216 393	793	9 615	148 056	136 637
ГАЗ-24-10, -3102 и мод.	507 360	130 649	341 348	1 651	33 712	332 955	303 019
УАЗ-469, -3151 и мод.	376 198	172 112	171 785	435	31 866	280 621	248 519
ЗАЗ-968 и мод.	1 550 991	3 560	1 546 613	31	787	776 595	700 109
ЗАЗ-1102 и мод.	54 801	521	53 735	140	405	29 619	27 389
Иномарки с левым управлением	388 281	18 071	340 414	17 147	12 649	222 535	200 081
Иномарки с правым управлением	205 784	7 291	194 557	638	3 298	105 673	101 276
Прочие легковые	675 415	49 418	614 815	581	10 601	369 461	314 979
Итого легковых автомобилей	11 781 818	603 496	10 973 762	31 486	173 074	6 442 367	5 849 331
В т. ч. в сельской местности	2 950 582	155 365	2 750 875	306	44 036	1 688 020	1 521 699

ПАРК АВТОБУСОВ НА 1.01.1994

Таблица 2

Модели	Всего транспортных средств					В том числе	
	на учете	государственных и муниципальных	частных	иновладельцев	коммерческих и пр.	осмотрено	исправно
УАЗ-2206 и модификации	56 246	35 007	15 393	26	5 820	46 880	40 937
КАвЗ-3976, -3270 и мод.	122 445	97 102	5 664	100	19 579	114 509	100 026
ПАЗ-3205 и мод.	71 468	60 043	3 022	51	8 352	66 740	57 806
ЛиАЗ-677 и мод.	54 815	52 311	319	16	2 169	52 276	45 815
ЛиАЗ-5256 и мод.	3 443	3 165	55	2	221	3 276	2 967
РАФ-2203 и мод.	61 581	37 842	14 221	356	9 162	52 746	45 626
ЛАЗ-695, -699 и мод.	53 987	48 309	934	31	4 713	51 171	44 765
ЛАЗ-4202 и мод.	5 749	5 218	98	2	431	5 349	4 709
"Икарусы"	26 131	22 373	690	185	2 883	24 720	21 909
"Икарусы" сочлененные	11 805	10 503	470	1	828	11 057	9 448
Иномарки с левым управлением	20 589	11 957	3 940	1 468	3 224	17 397	14 885
Иномарки с правым управлением	5 039	962	3 521	48	508	4 484	4 229
Прочие автобусы	105 173	79 246	8 513	184	17 230	96 815	81 130
Итого автобусов	598 471	464 038	56 840	2 473	75 120	547 420	474 252
В т. ч. в сельской местности	148 942	110 588	12 206	51	26 097	138 094	119 721

ПАРК ПРИЦЕПОВ НА 1.01.1994

Таблица 3

Тип	Всего транспортных средств					В том числе	
	на учете	государственных и муниципальных	частных	иновладельцев	коммерческих и пр.	осмотрено	исправно
Прицепы	989 210	321 132	601 488	1 296	65 294	662 689	588 614
В том числе к легковым автомобилям	542 081	5 520	534 629	703	1 229	282 577	255 342
Полуприцепы	276 165	218 157	9 293	721	47 994	249 797	219 507

Таблица 4

ПАРК ЛИЧНЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА 1.01.1994

Модели	Всего транспортных средств		
	частных	иновладельцев	коммерческих
УАЗ-3103 и модификации	50 343	163	29 150
ГАЗ-52, -53 и мод.	121 070	281	230 127
ГАЗ-3307 и мод.	27 189	247	40 462
ГАЗ-66 и мод.	25 843	147	22 572
ЗИЛ-130 и мод.	38 439	484	108 605
ЗИЛ-131 и мод.	13 442	151	24 233
ЗИЛ-4331 и мод.	6 324	263	17 260
Урал-375 и мод.	6 075	65	8 666
Урал-4320 и мод.	3 226	133	7 248
КамАЗ-5320 и мод.	24 076	741	80 950
КамАЗ-4310 и мод.	4 830	137	10 395
МАЗ-5335 и мод.	9 190	243	22 292
МАЗ-6303 и мод.	1 474	62	2 896
КрАЗ-255 и мод.	3 099	269	11 161
КрАЗ-260 и мод.	967	152	2 988
Иномарки с левым упр.	17 593	1 313	12 310
Иномарки с правым упр.	1 165	22	328
Прочие грузовые	63 861	1 146	103 877
Итого грузовых автомобилей	418 206	6 019	735 520

По сведениям Главного управления ГАИ МВД Российской Федерации, парк легковых автомобилей, принадлежащих государственному и муниципальным службам, иностранным представителям, коммерческим фирмам, а также находящимся в индивидуальном пользовании, на 1 января 1994 года составил 11 781 818 единиц. За год (с 1 января 1993 года) количество легковых машин, находящихся в личном пользовании российских граждан, возросло на 736 550 (см. табл. 1).

Парк автобусов в России на 1 января 1994 года составил 598 471 единицу. Наибольший его рост (по сравнению с количеством на 1 января 1993 года) наблюдался в частном секторе - 20 038 единиц (см. табл. 2).

Впервые журнал публикует сведения о парке прицепов и грузовых автомобилей в России (табл. 3 и 4). Однако надо отметить, что в наших статистических данных отсутствует количество грузовиков, принадлежащих государственным организациям: эти цифры все еще остаются закрытыми

Подготовил С. ДОРОФЕЕВ