

За рулем

ISSN 0321—4249



Королева
Елизавета II
и ее "ролс-ройсы".
Статью читайте
на стр.18

Ежемесячный журнал
для автомобилистов

9

Сентябрь 1994



ЗАЗ-1102 "ТАВРИЯ"

Три года живет в редакции эта машина, наездив более 75 тысяч километров. Побывала в руках нескольких водителей, что, конечно, не способствовало сохранению ее здоровья. Если к этому добавить круглогодичные поездки по перегруженным улицам и загородные пробоги, причем не только по асфальту, можно считать условия эксплуатации трудными. Как перенесла их "Таврия"?

Начнем с силового агрегата. Он, пожалуй, неплохо сохранил "форму", хотя и перенес кое-какие болезни. Самая серьезная обнаружилась на 55-й тысяче километров пробега, когда из картера стало вытекать масло. Оказалось, разрушился по сварке правый кронштейн — опора двигателя. Тот, опустившись вниз, лег на защиту (нами установленную) — и она постепенно протерла в тонкой алюминиевой стенке картера небольшое отверстие. Поскольку это случилось в дороге, его пришлось заделывать имеющимися средствами — положили матерчатую заплату на эпоксидном клее. Думали, временный вариант, но, похоже (тьфу-тьфу, не сплзнуть!), окажется постоянным.

Дефект, кстати, досадный вдвойне — в буквальном смысле слова: ведь точно такой же был на предыдущей редакционной "Таврии" (см. ЗР, 1991, № 11), и после такого же пробега! Неужто и по сей день на заводе не сделали кронштейна надежней?

Еще раньше (на 40-й тысяче) масло убежало из-под датчика давления. Датчик заменили "жигулевским", выточив переходник.

Около 60 тысяч прослужили провода высокого напряжения, пока из-за утечек тока через "уставшую" изоляцию не началась перебои искробразования на свечах. Немного дольше работал стартер. Сначала износились щетки, потом с переборами включалось его пусковое реле, наконец, произошло внутреннее замыкание

на "массу". Проявился этот дефект тем, что во время включения стартера якорь не вращался, почти гасли лампы на панели приборов. После нескольких включений сильно нагревался нижний (соединенный непосредственно с обмотками стартера) вывод пускового реле. Интересно, что замыкание не было постоянным. Пустив двигатель "с хода", потом можно было несколько дней пользоваться стартером, пока опять он не выкидывал фортель.

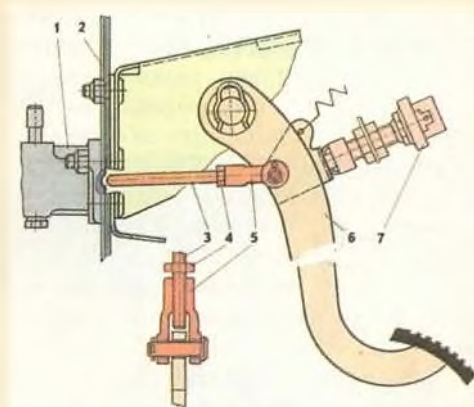
Но особенно много неприятностей и хлопот доставила тормозная система. На 41-й тысяче пришлось заменить цилиндры задних тормозов, в которых заедали поршни. Еще через 20 тысяч начались мучения с передними, которые действовали все хуже и хуже, поршни в цилиндрах обоих суппортов перемещались с большим трудом, а подвижные (плавающие) скобы стояли намертво. Чтобы снять их для разборки, надо, как утверждают заводские специалисты, демонтировать поворотные кулаки. А два болта, которыми каждый кулак привернут к стойке, будто приварились в отверстиях, что вынудило временно отказаться от разборки. Попытки расшвелить их на машине силовыми методами принесли небольшой успех, позволивший лишь втиснуть новые колодки. Естественно, они быстро стерлись, вновь озадачив нас демонтажем скоб. Навернули на них гайки и пустили в ход кувалду. Ничего, кроме повреждения резьбы на болтах, это не дало.

Пришлось прибегнуть к крайней мере — греть кулаки газовой горелкой. Это дало результат — болты, наконец, освободились. Рассматривая плачевное состояние деталей, приходишь к выводу, что такая конструкция тормозов не приспособлена к нашим условиям эксплуатации. Находясь в зоне "повышенной вредности" (под бомбардировкой всем, что насыпано, налито, набросано на дороге), движущиеся детали (поршни в цилиндрах, скобы, пальцы в гнездах), закрытые слабыми, недолговечными резиновыми чехлами, довольно быстро теряют подвижность из-за грязи и коррозии. (Не случайно на рынке запчастей узлы и детали тормозов — самый ходкий товар.)

Чтобы не сталкиваться с этими неприятностями, видимо, надо регулярно, ска-

жем, раз в год проводить тщательную ревизию узлов, заменяя поврежденные чехлы, смазывая соединения. Чем? Лучше водостойкой смазкой. Из применяемых в автомобилях это качество у ШРУС-4 и ВТВ-1 выше, чем у популярного "Литола-24". Разборные соединения (например, кулак—стойка) целесообразно покрывать "Мовилем", который не пропустит влагу к болтам, и их всегда удастся легко отвернуть.

В заключение — самый серьезный случай с тормозом. На перекрестке при нажатии на педаль она... провалилась, не оказав себе ни малейшего сопротивления. К счастью, удалось благополучно



Привод тормоза: 1 — главный тормозной цилиндр; 2 — щит передка; 3 — толкатель; 4 — контровочная гайка; 5 — вилка; 6 — педаль; 7 — выключатель стоп-сигнала.

объехать стоявшие впереди и движущиеся сбоку машины и остановиться на обочине с помощью коробки передач и стояночного тормоза.

Оказалось, толкатель, идущий от педали к главному тормозному цилиндру (см. рис.), ввернулся в вилку из-за ослабления контровочной гайки и, выпав из отверстия в щите передка, повис на педали. Конечно, за органами управления надо следить, но и в случае, когда это не сделано, полный отказ узла конструкторы должны были исключить какой-то более надежной контровкой. Мы оставили вторую контрогайку.

Пусть наш пример будет другим наукой!

Б. СИНЕЛЬНИКОВ