



Понятно, почему остановили внимание на продукции АВТОВАЗа: это крупнейший



поставщик российского авторынка. А «Калина» – самое современное его детище. Выбирали испытуемых абсолютно произвольно – практически новенькие машинки на первый «послеродовой» контроль предоставили наши читатели. Критерии отбора на сайте [www.zr.ru](http://www.zr.ru) звучали так: требуется «Лада-Калина» с кузовом любого типа, в любой комплектации, приобретенная не ранее месяца назад, с пробегом до 1000 километров. В наше распоряжение попали три машины, не успевшие нахватать эксплуатационных дефектов. Диагностику осуществляли специалисты Центра технической экспертизы НАМИ.



Измерения, связанные с путевой устойчивостью, требуют установки нормативного давления в шинах.

#### И ТОМОГРАФ ПОЗАВИДУЕТ



Зазоры в подвеске оценивают органолептически – на слух и на ощупь.

По сравнению с тем, что проделали эксперты, страшный и ужасный инструментальный контроль – баловство. Точнейшими приборами спецы проверили кучу параметров: оценивали равномерность зазоров и толщину лакокрасочного покрытия кузова, трясли машинки на подвесочном стенде и загоняли их на барабаны, измеряли шумность, чистоту выхлопа, температуру кипения, плотность эксплуатационных жидкостей, инспектировали подвеску, рулевое и тормоза, контролировали регулировку света фар, светопропускание стекол... Выполнили 106 технологических операций с целью контроля основных эксплуатационных свойств и еще несколько десятков не самых главных. Да, вездливо, но владелец имеет право знать предельно полно, что представляет собой его ценность сейчас и чего ждать от нее вскоре.



Толщину лакокрасочного покрытия измеряют магнитным толщиномером.

Экспертиза после первой тысячи верст практически не оставляет сомнений: неработающие тормоза правого заднего колеса «калинов» – повторяющийся врожденный дефект. Отозвать машины на контрольный осмотр в фирменные автосервисы, оповестить пользователей о неприятности и ее возможных последствиях – обязанность производителя и дилеров. И устранять дефект обязаны они, а не владельцы.



Экспертов удивило отсутствие шумопоглощающей крышки двигателя, ведь шпильки для ее установки предусмотрены.

#### ПАРАЛИЧ ТОРМОЗА



Это не подозрительная труба, а прибор для проверки технологических жидкостей.

Звонок владельца машины № 1: «Приехать не смогу – двигатель кипит. Ищу ближайший автосервис». На наше счастье, мастер в том найденном сервисе оказался бывалый: сунул руки под корпус воздушного фильтра и привычным движением застегнул кое-как вставленные на конвейере друг в друга половинки разъема электровентилятора системы охлаждения. Потратил на устранение дефекта (первого из обнаруженных) 10 секунд.



Последствие установки сигнализации: мастера забыли надеть разъем датчика давления масла.

Когда владелец этой «Калины» до нас добрался, машинка во многих отношениях показала себя молодцом. Незначительный (1 м/км) боковой увод передней оси вполне укладывается в допуск. Обнаружили повышенные (в сравнении с наблюдавшимися у прочих испытуемых) вибрации и шум. Не уложилась в норматив тонировка стекол, однако это на совести владельца. Но вот вылезло то, за что инспектор ГИБДД, будь он среди нас, предложил бы поставить к стенке: неисправны тормоза. Да еще как неисправны! Заднее правое колесо ни на педаль рабочей системы, ни на ручник не реагировало... Когда владельцу доложили об этой неприятности, тот от испуга побледнел и окаменел.



Беговые барабаны позволяют измерить работоспособность тормозов, включая разницу тормозных сил по осям.

#### НУ, ФАРЫ КОСЯТ...



Чувствительный датчик, закрепленный на ноге испытателя, определяет усилие на педали тормоза.

Чем старше, тем лучше – эта закономерность, присущая созреванию вина, на автомобили вроде не распространяется. Однако наша экспертиза чуть ли не доказывает обратное: седан, сошедший с конвейера в прошлом году (и купленный новым уже в нынешнем), единственный из троицы оказался близок к эталону. В «рай» попасть помешала сущая ерунда – неотрегулированный световой пучок и отсутствие резиновой втулки шланга омывателя ветрового стекла в отверстии моторного щита. Прочие обнаруженные недостатки эксперты НАМИ великодушно отнесли к разряду благоприобретенных, которыми автомобили наделили «няньки»

новорожденных «лад». Отсоединенной нашли колодку с проводом от датчика аварийной лампы давления масла, но это, вероятнее всего, грех установщиков сигнализации. Разъем бензонасоса был насмерть залеплен «Тектилом» – то расстарались мастера антикоррозионной защиты...



Контрольный прибор помогает оценить правильность регулировки света фар.

#### УРОДСТВО ФАМИЛЬНОГО ГЕНА?



Для измерения зазоров рулевого механизма используют люфтомер.

У третьего авто, оснащенного куда богаче, чем другие «калины», новых дефектов, каких не было у двух предыдущих испытуемых, не обнаружили, все в пределах уже известного перечня. Ну ладно – разрегулирован пучок света фар. Но ведь снова не работают тормоза, и на том же правом заднем колесе! Такого мы не ожидали: неисправность системы, в первую очередь ответственной за безопасность людей, оказалось, не случайность! Дефект системный – тут уж не до блеска покрытия или качества пластика: быть бы живу.



С помощью шумомера измеряют громкость звука как снаружи, так и внутри автомобиля.

Ни один ведущий производитель автомобилей не избежал безрадостных хлопот, связанных с отзывом продукции для устранения серийных дефектов. Но на «их» машинах это чаще случается из-за мелочей. Наши на мелочи не разминаются – то руль отказывается повиноваться хозяину (ЗР, 2008, № 12), то тормоза...



Ржавый налет на рабочей поверхности барабана свидетельствует о неисправности тормозной системы.

На то они и эксперты – обнаружили причину напугавшего всех нас дефекта тормозов. Она до смешного проста: при сборке механизма колодки оказались в положении, слишком далеком от рабочего. А механизм их автоматической установки не сработал из-за низкого давления тормозной жидкости – в начальный период эксплуатации инструкция рекомендует избегать резких торможений (впрочем, аккуратный по натуре водитель может не прибегать к ним очень долго). Как избавиться от огреха? Очень просто: стоило эксперту несколько раз сильно, до упора нажать на педаль, все тут же пришло в норму (разница тормозных сил на задней оси третьей протестированной «Калины» сократилась с 78 до 2%)! Ни на заводе-изготовителе, ни во время предпродажной подготовки у дилера попросту пнуть педаль ногой не догадались... Звучит как-то извинительно – «не догадались», а ведь речь идет о жизни и здоровье людей. Коль скоро дефект, как мы убедились, не случайный, операцию «с усилием начать педаль тормоза» следует прописать в технологической карте – скелете генетической решетки «калины».

Не слишком ли тяжкие патологии для, в общем-то, молоденьких машин?