



# Познается в сравнении

Максим Сачков

## «ЛАДА-КАЛИНА»

Изготовитель .....ОАО «АВТОВАЗ»  
 Год выпуска.....2008  
 В эксплуатации «За рулем» ..... с июня 2008

Пробег на момент отчета ..... 50 000 км  
 Предыдущие публикации в журнале .....  
 .....2008, № 9; 2009, № 2, 9, 11; 2010, № 6

**Н**а одометре подходящий пробег, чтобы сравнить универсал, который сейчас проходит в редакции длительные испытания, с предшественником – седаном ВАЗ-11183, выпущенным в 2005 году в числе первых «калинов». Увы, за это время инфляция сделала свое черное дело, так что сверять денежные затраты бессмысленно. Поэтому просто оценим неисправности, приключившиеся за одинаковый пробег этих автомобилей.

Знакомство с их биографиями убеждает, что качество сборки как самих машин, так и отдельных комплекующих с годами улучшилось. У седана список дорогостоящих в ремонте и просто неприятных поломок длиннее: выходил из строя электроусилитель руля, переставали включаться передачи из-за разболтавшегося шарнира кулисы. Немало проблем доставила лопнувшая в дальней дороге пружина передней подвески, потребовали замены рулевые наконечники, а после 40 000 км даже пришлось заменить буксующее сцеп-

ление. Универсал отметился лишь повышенным люфтом в ступичном подшипнике. Причем это случилось в гарантийный период, поэтому брак бесплатно устранили на первом же ТО.

Но количество небольших дефектов у этих «калинов» почти одинаково. На седане за 50 000 км успели поменять датчик температуры забортного воздуха, ремонтировали прикуриватель и блокировку задней передачи, искали «массу» погасшей фары. В списке отказов универсала – реле указателей поворота, подрулевой переключатель, электромотор стеклоочистителей. То же хватает.

Теперь переходим к самому интересному – болезням, передающимся из поколения в поколение. На обеих машинах почти одновременно вышли из строя звуковые сигналы, контакты которых закисло от грязи и реагентов. С разницей в несколько тысяч километров поменяли телескопические стойки и амортизаторы, терявшие масло. Причина – изъеденные коррозией штоки. Причем такая же участь, похо-



❖ Болезнь, которую завод не может вылечить на протяжении уже пяти лет, – выходящий из строя звуковой сигнал. Причина очевидна: его разместили в неудачном месте, от воды и грязи через год-два внутренности сигнала закидают. А замена выливается в трудоемкую операцию: чтобы добраться до «бибикалки», приходится снимать бампер.



❖ Электромотор дворника отправили на помойку – он не обеспечивал необходимой скорости. Вдобавок из-за поломки одного из контактов перестал исправно работать и прерывистый режим: как только отпустишь рычаг стеклоочистителей, они, не отработав полный цикл, останавливались. Кстати, мотор продают только в сборе с трапецией.



❖ По закону подлости переключатель режимов стеклоочистителей сломался в самую ненастную погоду. Купили и установили новый. Но сразу обнаружилась другая неисправность: маршрутный компьютер (его клавиша – на том же рычаге) стал периодически сбрасывать показания. Решили скомбинировать узел из частей старого и нового переключателей – этот гибрид пока исправно трудится.



❖ Лампочки щитка приборов на протяжении пробега перегорали последовательно, и к 50 000 км их число выросло до четырех. Поменяли «оптом», причем в сборе с патронами, так как лампы в них впаяны.

## СКОЛЬКО ГРАДУСОВ?

На «калинах» с кондиционером температуру регулирует климатическая установка «Панасоник». Водитель выставляет скорость вентилятора и градусы, дело автоматики – поддерживать заданный микроклимат. Правда, как показали многочисленные замеры, цифры на шкале переключателя часто не соответствуют реальной температуре. Немудрено, ведь блок управления ориентируется на показания единственного датчика, расположенного около потолочного светильника. Так, при заданных 26°C мы намерили в ногах 29,2°, а около подголовника переднего сиденья – всего 22,8°. Более того, получаемый результат зависит и от наружной температуры.

Например, при уличных –10° температура в районе головы переднего пассажира не превысила 20,6°, а при +10° достигла 24,3°C.



же, ждет и новый комплект стоек D3 (ЗР, 2009, № 9), изготовленных питерской фирмой «РусАм» и установленных на универсал чуть меньше года назад: на блестящей поверхности штока уже хорошо видны коричневые вкрапления. Странно, ведь, по заверению производителей, штоки у этих стоек импортные и должны быть более долговечными. Но пока ни течей, ни стуков нет, узлы трогать не стали. Кроме того, на седане по гарантии поменяли два электростеклоподъемника. На уни-

версале пока лишь один из четырех внушает недоверие – при достижении стеклом верхней точки сервопривод издает звук, напоминающий пулеметную очередь. И так до тех пор, пока не отпустишь клавишу. Ждем скорой кончины.

За последние 10 000 км универсал стал требовательнее, чем раньше. Падавший до последнего времени показатель «рубль/километр» на сей раз не снизился, а даже немного вырос (в том числе с учетом потери сто-

## РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЛАДЫ-КАЛИНА» (0–50 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
<b>Расходы на содержание (0–40 000 км)</b>	<b>120 751</b>
Из них на бензин (А95)	30 015
<b>Расходы на содержание (40 000–50 000 км)</b>	<b>31 840</b>
Из них на бензин (средний расход – 8,9 л/100 км)	20 915
ТО-45 000 (только материалы)	2100
Лампы подсветки приборов (4 шт.)	80
Звуковой сигнал	180
Подрулевой переключатель	170
Телескопические стойки и амортизаторы	6100
Электромотор стеклоочистителя в сборе с трапецией	1950
Лампы фар и фонарей	345
<b>Общие расходы (0–50 000 км)</b>	<b>152 591</b>
Стоимость 1 км пробега	3,05

имости автомобиля – до 4,57 руб./км). Некое оправдание этому – большие затраты на бензин в холодную зиму и продолжительная толкотня в городских пробках, в которой расход горючего растет. При этом расходы на запчасти и ремонт по сравнению с прежними также выросли. Неужели наступает преждевременная старость? **ЗР**