

Доводим ВАЗ-11118



Нежданная старость.

Привыкнуть можно ко многим вещам, даже к «Калине». Перестали удивлять все новые поломки, не позволяющие ни на день расслабиться, отойти от ремонтно-доводочной деятельности. Те, кто не разуверился в светлых перспективах родного автопрома, придумали для этого безобразия эвфемизм – «болезни роста». Как будто долгие годы, ушедшие на разработку «Калины», ее авторы больше интересовались рыбалкой, а теперь вспомнили о непосредственных обязанностях – и наверстывают...



Фторопластовые прокладки (1) избавили от шума, 2 – рычаг КП.

Покупателю «Калины» следует сразу выработать привычку почаще заглядывать под капот. Совсем недавно эта привычка и нам помогла вовремя выявить очередной «подарок» (фото 1). Угадайте, сколько отработал поликлиновой ремень – десять лет, триста тысяч километров? Нет, резина состарилась за рекордно короткий срок – меньше полугода. Видимо, изготовитель ремня ввел нечто революционное в технологии: не стоит думать, будто поликлиновые ремни первым применил АВТОВАЗ. Какая уж тут «болезнь роста»! Обыкновенная халтура.



Хомут тяги КП.

Сравнив его цену (200 руб.) с ценой фирменного заграничного ремня 6PK900 (350 руб.), купили последний. Он чуть длиннее, но это роли не играет, ведь высококачественный ремень практически не тянется. И, надеемся, куски от него завтра не полетят.



Этот подшипник – не жилец.

С появлением моторов 1,6 л многие отметили их родовую черту – выросший, по сравнению с полуторалитровыми, уровень вибраций, особенно на холостом ходу, в том числе принудительном, при торможении двигателем. Привыкнуть можно и к этому, благо в остальном мотор неплох. Даже на пятой передаче с полной нагрузкой тянет бодро. Но

множеству деталей в салоне нет дела до тяговитости машины, зато на вибрации реагируют – будь здоров: дребезжат, скрипят, причем день ото дня все явственнее. Мы, конечно, пробовали и тут обойтись своими силами – подкладывали кусочки поролона, резины. Помогло не больше, чем двоичнику – лекция о природе вибраций. Очевидно, бороться надо с их источником, а это очень сложная задача. Станет ли АВТОВАЗ пересматривать утвержденную конструкцию – пусть не двигателя, так хотя бы его опор?..



Вот и первые грыжи.

Но один из узлов мы все же утихомирили – кулису коробки передач. Конструкция... Троечник техникума придумал бы получше! Ее шайбы вращались на втулке и, касаясь проушины тяги, раздражающе зудели. Казалось бы, что проще: подтянул болт кулисы, зажал шайбы – дребезг исчез! Возможно, кто-то уже так и делает – спешим почувствовать... Переключение передач становится вязким, тяжелым. Мы поступили иначе: чтобы детали не дребезжали, поставили между ними самодельные прокладки из фторопласта (фото 2, поз. 1). Но для спокойствия этого мало: теперь дребезжит фиксатор задней передачи! Что с ним делать, пока не придумали.



Кнопка замка багажника.

Здесь же нашли еще один пример недобросовестной сборки: при включении задней, первой, третьей и пятой передач рычаг КП касался центральной консоли (фото 2, поз. 2). Устранили очень просто: ослабили хомут тяги и сместили ее на несколько миллиметров назад (фото 3). Неужели для серийного производства эта проблема неразрешима?



...А можно и с брелока.

К 15 тысячам километров вновь «заговорили» ступичные подшипники – на этот раз уже передние. Еще одна «болезнь»! И снова надо менять. Видать, опыт эксплуатации миллионов «восьмерок», «девяток», «десяток» конструкторам «Калины» не пригодился. Постарались сделать хуже (фото 4).



Сальник уже изношен.

Ничем не порадовали штатные шины Я-710: в диапазоне скоростей 40–70 км/ч неприятно шумят. Но это полбеды. А вот грыжи, уже заметные на боковинах (фото 5), – знак настоящей беды. Придется менять, ведь в нашем случае они выросли без явных

причин – ударов, перегрузки корда и т.п. Это указывает на «качество» шин больше, чем реклама...



Центральный штифт
закреплен!

Замок крышки багажника зимой не раз подводил. Увы, зима в средней полосе России наступает ежегодно – механизм замерзал. Когда надоело с ним воевать, пришли к радикальному решению: внедрили электропривод! Он действует прямо на исполнительный механизм – замерзшая личинка для него не помеха, а крышку багажника можно открыть кнопкой из салона (фото 6) или с брелока (фото 7). Та, что на панели приборов, смотрится органично – многие, увидев ее, считают вазовским решением.



Резиновая подушка как
расходник.

К 17 тыс. км потекло масло через сальник левого привода КП (фото 8). Оказалось, сальник сильно изношен – ширина рабочей кромки достигла 1 мм. Причина – секрет производителя. А для нас еще одна забота: разборка, замена, сборка.



Символ новейших
достижений.

Недавно устранили еще одну неприятную мелочь: наружные зеркала «Калины» плохо подчинялись штатному джойстику, поворачивались отчего-то меньше, чем позволяет конструкция. Разобрали... Оказалось, центральный штифт в механизме регулировки (фото 9) при вращении джойстика смещался. Мы его закрепили – приклеили намертво.

Но как раз подошла пора резиновых подушек системы выпуска – порвались (фото 10). Вот вам еще расходные материалы...

А на фото 11 – то, что видите. Заводская наклейка с логотипом ВАЗа отвалилась сама собой. Вибрации... Символическая картина, не так ли!

Всего через восемь (!) лет после полета Гагарина раздосадованные американцы сумели блестяще высадиться на Луне. Интересно, кто из читателей назовет год, когда на ВАЗе начали разрабатывать простенький автомобильчик! Вспомнили? То-то же...