

"ЖИГУЛИ"

Модель – ВАЗ-2106; изготовитель – АвтоВАЗ; год выпуска – 1995; в эксплуатации "За рулем" – с 1995; пробег на момент отчета – 45 тыс. км; предыдущие публикации – ЗР, 1996, № 3, 8.

Виктор СЛЕСАРЕВ

Так случилось, что с момента предыдущего отчета о поведении "шестерки", купленной в 1995 году, минуло немало времени, и если "перевести" его в километры, то получится 30 тысяч. Иными словами, сегодня пробег машины перевалил за 45 тысяч, когда со всей очевидностью проявляются хронические болезни самого пространенного вазовского семейства.

Последняя зима предоставила нам возможность вдоволь повозиться с термостатом. После холодного пуска мотор очень долго прогревался до рабочей температуры: основной (нижний) клапан заедало в приоткрытом положении – и жидкость с самого начала циркулировала по "большому кругу", через радиатор. Так как на замену неисправного прибора решились не сразу, какое-то время пришлось помогать клапану садиться в седло, постукивая по корпусу термостата ключом или отверткой. По мере нагрева двигателя до рабочей температуры клапан, естественно, открывался... но потом снова заедало в том же положении. Все это повторялось так часто, что в конце концов надоело. Термостат заменили.

Других проблем с двигателем не возникало: своевременно заменяли масло, регулировали клапанные зазоры – и только. А вот в конце зимы немного подвел карбюратор: при разгоне машины появились неприятные "провалы", устранение которых, впрочем, ничего нового в копилку знаний о "Жигулях" не добавило. Всего-навсего засорился распылитель ускорительного насоса. Прочистили, промыли, продули – и все вернулось к норме. В сущности, для опытного автолюбителя "классика" тем и хороша. Здесь нечасто случаются дефекты, которые заставили бы "стать на прикол" из-за полного неведения об их причинах.

Мотор нашей "шестерки" вполне соответствует традиционным представлениям о нем как по мощностным и тяговым

показателям, так и по расходу топлива. Правда, если учесть, что машина трудится, в основном, на перегруженных транспортными улицами Москвы, расход бензина нередко доходит до 10 л на 100 километров. Ничего не поделаешь – в любой столичной пробке он может достичь и не таких величин. Ну а сколько все-таки бензина сгорело в цилиндрах за 30 тысяч километров? Подсчитать нетрудно – около 3000 литров. В теперешних рублях было



бы около 6900 (цена АИ-92 в Москве – около 2,3 руб. за литр). Так что каждый километр обошелся нам примерно в 23 копейки только на бензин.

Трансмиссия автомобиля, включая сцепление, пока что (тьфу-тьфу-тьфу) работает без нареканий, да и другие системы, например электрооборудование, как будто "стабилизировались". Возможно, наступила та стадия, при которой изначально некондиционные, ненадежные элементы постепенно уступили место кондиционным (к сожалению, с этим "процессом" знаком каждый опытный владелец российского автомобиля). Возможно, вы помните: в начале "трудового стажа" нашу машину прямо-таки преследовали неполадки генератора, из-за которых несколько раз даже заменяли регулятор напряжения. Сейчас все в норме.

Самое же удивительное – история с лопнувшими стеклами фар, о которой мы писали. Когда это случилось, решили (теория пока никем не опровергнута!), что горячие стекла фар полопались, когда их окатывало холодной водой при проезде

через лужи. Но вот на машине новые фары... – и стекла после года эксплуатации целехоньки, хотя московские лужи, по нашим наблюдениям, мельче не становятся.

В преддверии последней зимы было решено "обуть" машину в подходящие шины – автомобиль используется очень интенсивно, вне зависимости от состояния погоды или настроения наших "лучших друзей" – дорожников. И тут, как нельзя кстати, фирма KAMTEX предоставила нам для испытания новые шины "Бриджстоун" WT12 – зимние, с направленным рисунком, нешипованные. Насколько хороши они или плохи? Вот вам факт: один из нас, решив участвовать в соревнованиях коллег-"зарулевцев" по "фигурке" и совершенно не претендуя на какие-либо лавры, на этой машине получил за "змейку" первый приз! "Цепкость" шин в снегу и на льду восполнила недостаток спортивного опыта. Возможно, кто-то из наших читателей, недавно севший за руль, над этим призадумается?

Самым крупным (и неприятным) "приключением" для "шестерки" оказалось довольно опасное ДТП, когда с нею столкнулся ни много ни мало... трамвай, водитель которого проигнорировал знак "Уступите дорогу". (Понятно, что "вагоновожатым" привить уважение к этому знаку особенно трудно!) К счастью, удар оказался скользким – пострадало лишь левое переднее крыло. В одной из московских мастерских его отприхтовали. Вкупе с остальными работами (шпатлевка-шлифовка-окраска...) затраты ограничились 900 рублями, которые были востребованы с трамвайщицы-нарушителя.

При пробеге около 42 тыс. км появились признаки износа шаровых опор передней подвески (верхних и нижних) и их потребовалось заменить. Конечно, всем, кому еще памятни "Жигули" первых лет выпуска, такой пробег вряд ли покажется рекордным. Но, сравнивая это "достижение" с показателями некоторых других наших машин, мы вполне можем считать его приемлемым.

Тогда же "показал себя" и маятниковый рычаг рулевой трапеции – и совершенно закономерно. До этого его опору, как почему-то принято в России, периодически "подтягивали". (Мы на страницах журнала не раз убеждали, что "подтяжка" этого узла не более чем самообман! Если между втулками и осью маятникового рычага выработались зазоры, подтяжка гай-

ки их только маскирует, заодно делая управление тяжелым.) Когда люфт в управлении, связанный с болтающимся маятником, стал более чем ощутимым, решили заменить сам рычаг, а не только втулки. Сейчас управление значительно точнее — но надолго ли? Этот узел — слабое место "Жигулей" изначально, с момента их рождения, и теперь, когда прекращение производства "классики" не за горами, говорить о каких-либо изменениях конструкции в лучшую сторону по меньшей мере нереально. Не те у ВАЗа заботы.

Понадобилось также заменить новыми и штанги задней подвески. Причина стара, как мир, — износ шарниров (то есть резиновых и стальных втулок), из-за чего

балка заднего моста приобрела заметную "свободу", а ее-то как раз и не требуется. Теперь машина лучше ведет себя на ходу — она устойчивей, послушней.

Наконец, недавно заявил о своей "кончине" подшипник левой полуоси. Хотя возможна была замена всей полуоси в сборе, как многие и делают, мы решили показать себя более рачительными хозяевами — заменили сам подшипник и, разумеется, его запорное кольцо.

Перечисленные выше детали обошлись в 351 руб. Добавим сюда стоимость работ по их замене — 300 руб. Итого — 651 руб. Это не так уж мало, но вспомним, хотя бы ориентировочно, цены аналогичных деталей для многих иномарок — и сразу

станет "легче"! Действительно, сегодняшний ВАЗ-2106 — уже не предмет роскоши, как лет этак 20 назад, а нормальная, неприхотливая "рабочая лошадка". Одно из важных преимуществ "шестерки", конечно, в том, что любой опытный автомобилист знает ее "вдоль, поперек и по диагонали", а для тех, кто не знает, мы продолжаем публиковать те или иные рекомендации. Так, в апрельском номере журнала было показано, как нужно разбирать и собирать карбюратор "Озон", — учебной "партой" послужила именно наша "шестерка". В конце концов, "жигулей" на российских дорогах еще очень и очень много, да и ездить им предстоит не год и не два.