

# Хочу послушать тишину!

Некоторые шумы в «Калине» вытекают из особенностей ее конструкции. Борис Ездаков сумел сделать этот автомобиль менее «говорливым».

Шумы в автомобиле утомят кого угодно, а ваш автор, несмотря на возраст, слышит хорошо! Так хочется тишины...

Одно из слабых мест «Калины» – привод переключения передач. В том, что детали шарнира могут противно дребезжать, многие, включая специалистов технического центра «За рулем», убеждались не раз, но в моей «Калине» этот узел пока еще «молчит». Зато громко заявил о себе механизм, венчающий рычаг переключения передач. На ходу ли, на месте ли – здесь то и дело возникают какие-то резонансные процессы, отчего детали противно зудят.

Физика ясна. Макушка рычага – точка с немалой амплитудой вибраций, вызванных двигателем. Снизить их интенсивность даже заводские специалисты не смогли. Что получится, если на кончике рычага поставить группу деталей с зазорами? Это будет только что описанная погрешность! Начал с того, что под накладку 1 (см. рис. 1) заложил «жидкую прокладку». Затем действовал, как показано на фото 1, 2, 3.

После победы над шумами рычага переключения передач пришлось заняться подшипниками ступиц задних колес. Вот их «песни» комментировать с улыбкой ни

кому не советую. Если подшипник заклинит, владельцу будет худо. Не все знают, что в задних колесах «Калины» стали применять двухрядные роликовые подшипники, плюсы которых хорошо известны (более протяженное пятно контакта ролика с беговой дорожкой – и вроде бы увеличенный срок службы!), однако обнаружили и минусы. Это очень жесткие требования к точности изготовления деталей подшипника и его монтажа. Любопытно, что на «Калине» предусмотрены три варианта задних подшипников: роликовый 2108–3104020–02 (6У-537906С17); шариковый 2108–3104020 (6-256706Е1С17) или шариковый 2108–3104020–01 (6-256706Е2С17).

Почему шумят роликовые – интересует многих автолюбителей, но пусть этим занимаются инженеры ВАЗа. Я же поставил шариковые подшипники, традиционные. С ними у меня проблем не стало.

«Калина» – седан уже примелькалась на наших дорогах, ее особенности моторизованный народ поневоле изучил. Но вот появился новый вариант – LADA 1119, хэтчбек – и тут же подтвердил верность ВАЗа определенным традициям. С шумами от контактной выпускной системы с кузовом сталкива-



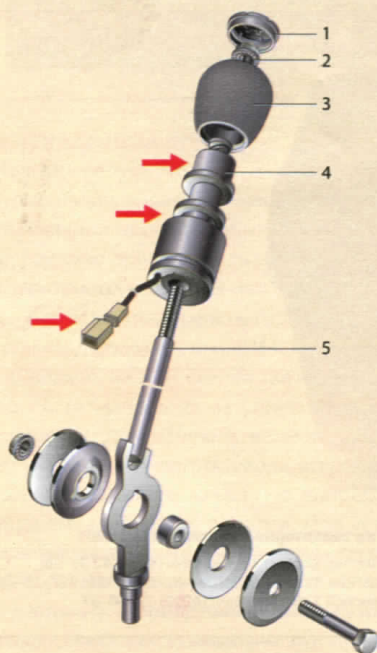
1 Верхний узел рычага в штатном виде. Видна пружина, сверху поджимающая гильзу блокировки заднего хода.



2 Узел частично разобран. Снята рукоятка с накладкой и гайкой. Для поддержания более стабильного контакта деталей я установил две шайбы – плоскую и пружинную.

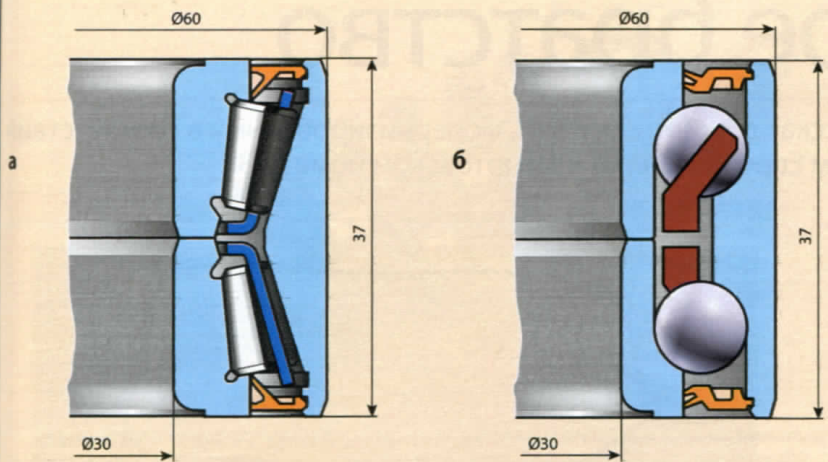


3 Оттянув сверху гильзу (это делал помощник), наматал на детали изоляционную ленту. Она заменила и пластиковый хомут, слабо державший электроразъем, и скомпенсировала лишние зазоры. Конечно, ее не должно быть слишком много, чтобы детали не клинило. Теперь рукоятка и гильза соединены плотно – шума стало меньше!



Часть механизма переключения передач. Верхушку рычага 5 венчает массивная рукоятка 3, которая навинчена на резьбу стержня. Чтобы соединение не ослабло, ее стопорят контргайкой 2. Поверх гайки установлена пластмассовая накладка 1. Снизу в рукоятку упирается подпружиненная деталь 4 с мудреным названием – «гильза управления блокировкой линии выбора заднего хода». Проще говоря, собираясь включить задний ход, нужно оттянуть гильзу вверх, чтобы внутри сработал выключатель. Эту часть механизма поджимает рукоятка 3, но деталь пластмассовая, поэтому за ней нужно постоянно следить, иначе разбалтывается. Периодически нужно подтягивать и рукоятку с контргайкой. (Последнее часто делают в гарантийном сервисе, дабы, услав бдительность автолюбителя, отправить с миром – на час-другой этой меры хватает!) Главная беда узла в больших зазорах. Рычаг вибрирует – и в ответ дребезжит даже электроразъем с проводом, закрепленный на стержне хомутом.





Внешне различить подшипники трудно. Следует читать выбитое на них обозначение. Высокоточный роликовый подшипник можно определить по букве «у» после цифры 6. Как видим, роликовый подшипник (а), как и шариковый (б), здесь нерегулируемый. Его качества, включая шумность в работе, целиком определяются свойствами материалов, точностью изготовления и сборки.



Так выглядит место, где глушитель доставал до бампера, после обработки получившегося углубления напильником. Снимок сделан в холодном состоянии выпускной системы, но теперь уже контакт деталей в любом случае исключен. Стуков больше нет.

лись еще владельцы первых «Жигулей» – правда, чаще всего по своей вине, когда неправильно монтировали детали. Конструкция, увы, это позволяла, к тому же и завод ставил на машину детали от разных поставщиков – в результате были случаи, когда глушитель в отдельные моменты доставал до задней «юбки», и его стук пугал неопытного владельца.

У переднеприводных машин была своя «музыкальная история»: еще сегодня можно видеть машины, у которых поверх глушителя надет использованный воздушный фильтр. Некрасиво, зато эффективно. Без него глушитель доставал до днища кузова – и при некоторых маневрах тарыхтел нещадно, опять-таки пугая хозяина и окружающих. Со временем эту черту «самар» унаследовало «десятое» семейство, но конец века был ознаменован, по меркам нашего автопрома, настоящим техническим прорывом: в продаже появились гибкие

соединители элементов выпускной системы, в основе которых податливая на изгиб металлическая «гармошка» (сильфон). С нею глушитель был, наконец, умиротворен – замысловатые колебания двигателя на него почти не передавались. Сначала автомобилисты самостоятельно покупали и внедряли такой соединитель в систему, позже это по достоинству оценили и на заводе. Освоили...

Этим бы и закончить, но появилась «Калина»! Пока первые тысячи смельчаков «рассекали» на седанах, стуки выпускной системы вроде бы никого не беспокоили. Но хэтчбек сказал-таки свое слово! На моем первые 5 тыс. км обошлись без музыки, но потом стала прослушиваться какая-то барабанная дробь в задней части кузова – сначала лишь при трогании с места, движении задним ходом. Позднее стук стал слышен постоянно – особенно на холостом ходу. Если при работающем двигателе нажать сверху на выступающую за бампер трубу глушителя, стук прекращается. Все ясно? Если бы!..

Осмотр машины на подъемнике поначалу ничего не дал. Глушитель ни за что не задевает. Лишь позже пришла разгадка: в горячем состоянии три метра стальных труб удлиняются (я измерял!) примерно на 7 мм. И на хэтчбеке, в отличие от седана, глушитель достает до бампера. Сначала он лишь «гладит» его снизу, позднее в пластмассе вырабатывается ямка – и теперь уже глушитель жестко бьется об ее края. Самый простой выход показан на снимке: круглым напильником распилить углубление – с таким запасом, чтобы глушитель ни при каких условиях до бампера не доставал. □