

Плоды прогресса

Долгое время отечественные авто привлекали доступной ценой и отменной ремонтпригодностью. Насколько выгодна с этой точки зрения «Лада-Калина», выясняли Игорь Козлов и Геннадий Емелькин. Фото: Георгий Садков.

ОТКРЫВАЕМ!

Тестируемый автомобиль – в богатой комплектации: с шестнадцатиклапанным мотором 11194, кондиционером и ABS. Разумеется, из-за «лишних» агрегатов и двигателя, который шире восьмиклапанного 21114 в верхней части, под капотом стало заметно теснее. Вот и первая проблема: как поменять лампочки в фарах? В левой к лампе «поворотника» едва подберешься, лучше сперва снять корпус воздушного фильтра. Впрочем, и без него доступ не акти – мешают аккумулятор, проводка и блок ABS.

С правой фарой еще хуже: более-менее доступна лишь лампа дальнего света, а чтобы добраться до ближнего и поворотника, надо снимать бачок с омывающей жидкостью. Для этого отсоединяем разъемы с электронасосов и отворачиваем крепеж: передний ключом «на 8», а задний – «на 10», он же удерживает кронштейн магистралей кондиционера. Пластиковый хомутик, что крепит проводку с трубкой омывателя к лапе бачка, можно не распускать, а просто на этой «привязи» взгромоздить бачок на двигатель. Теперь доступ обеспечен не только к лампам фары, но и к верхней крышке кожуха привода ГРМ.

ПРОБА НА ЗУБ

Согласно регламенту зубчатый ремень меняем на 180 тыс. км (при этом завод декларирует его ресурс аж в 200 тысяч). Некоторые дилеры «разводят» клиентов, порой настаивая на замене уже через 60 тыс. км. Хотя при таком пробеге достаточно проверить натяжение, что несложно сделать самому.

Снимаем верхнюю крышку кожуха, отвернув пять болтов под внутренний шестигранник «на 5», и совмещаем метки на зубчатых шкивах и задней крышке кожуха ГРМ, проворачивая коленчатый вал по часовой стрелке, например, за вывешенное колесо при включенной передаче. После этого проверяем, чтобы прямой указатель на подвижном секторе натяжителя совпал с W-образным пазом на неподвижном фланце. При пробегах 50, 100 или 150 тыс. км допускает-

«ЛАДА-КАЛИНА». Седан ВАЗ-1118 продают с 2005 года, хэтчбек 1119 – с 2007-го, универсал 1117 – с 2008-го. Двигатели: ВАЗ-11194 – 1,4 л, 89 л.с.; 21114 – 1,6 л, 80 л.с. Коробка передач: 5-ступенчатая механическая. Привод передний. Комплектации: «Стандарт», «Норма», «Норма+» (с элементами «Люкс»), «Люкс». Цена в июле 2008 года: седан 245 200–285 000 руб., хэтчбек 245 200–305 000 руб., универсал 256 900–311 200 руб.

ся смещение указателя влево (из-за износа деталей), соответственно, до 2,5, 3,0 или 3,5 мм. Замеры производим при температуре охлаждающей жидкости от +15 до +30°C.

Далее проверяем подвижность натяжителя: при нажатии на ремень между шкивами распредвалов указатель должен перемещаться по часовой стрелке, а на работающем двигателе – гулять с амплитудой около 1,5 мм. При перегазовках смещение может оказаться больше – это нормально. Главное – берегитесь вращающихся частей!

Для регулировки отпускаем болт натяжителя и вставляем в отверстия на фланце спецключ, вместо которого, в крайнем случае, годятся пассатижи с узкими изогнутыми губками. Довернув натяжитель в нужную сторону, затягиваем болт и повторяем проверку. Если потребовался поворот по часовой стрелке, значит, ремень изначально был перетянут, поэтому его ресурс может оказаться меньше. Когда привод подвывает, то все детали (в том числе помпу) лучше сменить, ведь при обрыве «зубастого» погнуты клапаны.

ТОЧКА ОПОРЫ

Для этого снимаем поликлиновой ремень – ослабляем контргайку «на 19» ходового болта натяжителя и, вращая его ключом «на 8», сдвигаем натяжной ролик вверх и скидываем ремень со шкивов. Теперь снимаем переднюю часть подкрылка колеса – долой пять саморезов «под крест» и два «на 8», металлический щиток – еще два самореза, и отворачиваем болт шкива ключом «на 17», после чего снимаем нижнюю крышку кожуха, ролики и сам ремень. Главное – правильно выставить натяжение, как описано выше.

Для замены поликлинового ремня (6РК-1018 при наличии кондиционера) снимаем правую опору предварительно вывешенного силового агрегата. Отсоединяем ее от кузова, отвернув болт и две гайки под ключ «на 17», и опускаем двигатель до образования достаточного зазора между лонжероном и опорой, чтобы провести ремень. Если есть головка E16, лучше отвернуть еще два болта крепления опоры к двигателю, тогда мотор можно не опускать, рискуя повредить какие-либо элементы под капотом, да и установить ремень так гораздо удобнее.

Натяжение выставляем с помощью прибора-частотомера, например, ПИНаР производства «ООО Лада Норма» (1900 руб.). Подносим датчик к вет-

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр	30
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	30
Ремень ГРМ (мотор 11194)	180*
Охлаждающая жидкость двигателя	75**
Масло в КП	75
Жидкость в приводе тормозов и сцепления	45 (2)

*Контроль натяжения – через 90 тыс. км.

**На последних авто может быть 90 тыс. км.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя и ЗУР	260–600*
Замена масла и фильтра двигателя	380
Замена охлаждающей жидкости двигателя	510
Замена фильтра топливного / салонного	260 / 600
Замена свечей зажигания	380
Контроль натяжения ремня ГРМ	910
Замена поликлинового ремня	300–660**
Замена тормозных колодок (передних / задних)	900 / 1050
Нормочас	850

*Зависит от сложности оценки.

**Дороже – на авто с кондиционером.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

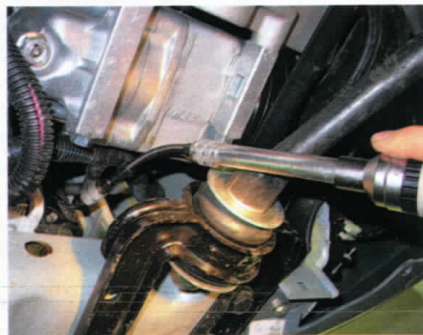
Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее / заднее	4200* / 5800*
Бампер передний / задний	2200** / 2300**
Блок-фара / задний фонарь	3700 / 2500
Капот	9000*
Фильтр масляный / воздушный / топливный / салонный	130 / 190 / 300 / 350
Свечи зажигания, комплект	350
Трос сцепления	450
Ремень генератора (авто без кондиционера / с кондиционером) + натяжной ролик	280 / 340 + 550
Тормозные колодки передние	680
Тормозные колодки задние (авто без ABS / с ABS)	960 / 1100

*Цены «на заказ», срок ожидания 2–10 дней.

**Цены на рынке, у дилеров деталей нет в наличии.

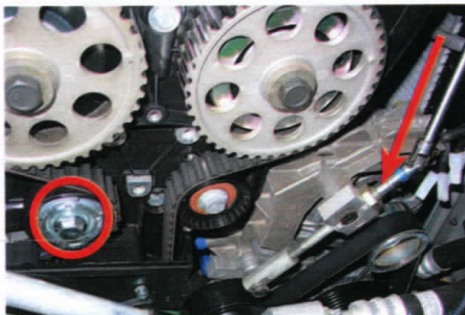
ви ремня между генератором и натяжным роликом и пытаемся «сыграть» на ней, словно на гитарной струне. При контрольной проверке частота должна

➤ Для доступа к свечам снимаем накладку мотора, отсоединяем колодки с катушек и головкой «на 10» отворачиваем болты их крепления. Проверяем, чтобы в колодцах не было масла!



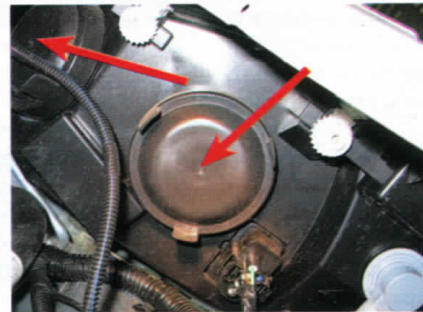
☞ Подобраться к сливной пробке на радиаторе мешает компрессор кондиционера, поэтому нужна короткая отвертка или такая – с гибким жалом.

➤ Поликлиновой ремень натягиваем, вращая ходовой болт при ослабленной контргайке. Натяжение зубчатого ремня проверяем по взаимному расположению паза и W-образной метки...



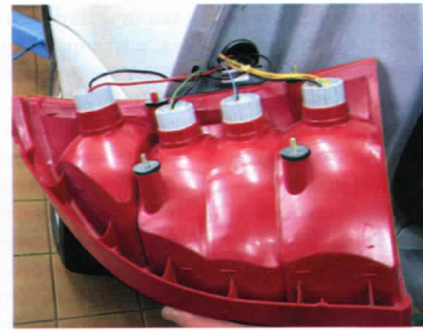
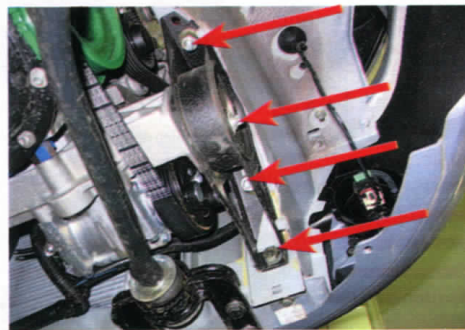
☞ Топливный фильтр стоит между баком и правым порогом кузова. Перед тем как отсоединить наконечники, сбросьте давление, например, через золотник на топливной рампе двигателя.

➤ ... при этом сначала обязательно устанавливаем валы по меткам, иначе, как видно на фото, клапанный механизм, сопротивляясь, причинит заметную погрешность.



☞ Взгляд на правую фару со стороны снятого бачка «омывайки»: чтобы поменять лампы головного света, снимаем резиновые заглушки, словно крышки с банок.

➤ Для замены поликлинового ремня снимаем правую опору двигателя, а перед этим переднюю часть подкрылка (он мешает подлезть и к противотуманной фаре) и боковой щиток.



☞ Задние фонари для замены ламп надо снимать, а для этого одних рук недостаточно – нужны ключ-головка «на 8» и шноровка, чтобы не обронить гайки и шайбы в полость крыла.

➤ Снять топливный насос для очистки сетки без спецключа непросто. Увы, трехлапый съемник для масляного фильтра его не заменит, ведь захватов на кольце-байонете – некратных семь.



☞ Чтобы отрегулировать «ручник», отворачиваем крепеж защитного экрана выпускной системы, который сдвигаем вперед, сняв ближайший «бублик» подвески трубы.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*		
Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Сложностей не возникло - Значимых недостатков не нашлось	4
Замена воздушного фильтра	+ Хороший доступ - Нужна отвертка для винтов крышки	4
Замена топливного фильтра	+ Быстросъемные наконечники бензопроводов - Нужна смотровая канава, стесненный доступ	3,5
Замена свечей зажигания	+ Легкосъемная накладка двигателя - Весомых недостатков не нашлось	4,5
Замена ремня ГРМ	+ Большой ресурс (мотор 11194) - Натяжитель можно поставить не по меткам	4
Замена ремня навесных агрегатов	+ Хороший доступ к ходовому болту натяжителя - Надо вывешивать двигатель и снимать правую опору – ремень проходит вокруг нее	2,5
Замена ОЖ двигателя	+ Большой ресурс заводской жидкости CoolStream Standard 40 - Затруднен доступ к пробке на радиаторе	3,5
Замена масла в КП	+ Сложностей не возникло - Значимых недостатков не нашлось	4
Замена тормозных колодок	+ Существенных проблем не возникло - При замене задних колодок можно повредить датчики ABS	4
Регулировка «ручника»	+ Привычное расположение - Доступ перекрыт защитным щитком выпускной системы	3,5
Замена салонного фильтра	+ Явных плюсов не обнаружено - Плохой доступ, хлипкая защита от влаги	3,5
Замена ламп в фарах	+ Приемлемый доступ к лампе дальнего света в правой фаре и дальнего с ближним – в левой - Плохой доступ к остальным лампам – надо снимать ряд деталей	3
Замена ламп в задних фонарях	+ Явных плюсов не обнаружено - Надо снимать фонари, затруднен доступ к их креплению	3,5

*По пятибалльной шкале в сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена «на четыре» (ЗР, 2008, № 1).

быть 200–240 Гц, при натяжке ненового ремня добиваемся 240 ± 5 Гц, нового – 260 ± 5 Гц. В бытовых условиях можно воспользоваться «правилом большого пальца»: от его усилия прогиб на участке между шкивами двигателя и компрессора кондиционера должен составлять около 6 мм. Результат весьма неточен. При первой возможности проверьте его на СТО!

НА ДНЕ

С заменой масла в двигателе и коробке особых проблем не возникло. А вот поменять антифриз оказалось сложнее обычного из-за неудачного расположения сливной пробки радиатора – доступ

к ней частично перекрывает компрессор кондиционера. Тут нужна или очень короткая отвертка, или с гибким жалом. Конечно, можно снять нижний патрубок с радиатора, но при этом сложнее поймать поток антифриза.

Меняем тормозную жидкость: шприцем удаляем старую из бачка, заполняем его свежей, а остатки из магистралей выгоняем через штуцеры прокачки, подпирая жидкость в бачке небольшим давлением воздуха (используем пробку с ниппелем). В процессе следим за уровнем в бачке, подливая свежую жидкость, а чтобы ABS не высветила ошибку, работаем при выключенном зажигании, не трогая педаль тормоза.

Замена колодок сюрпризов не преподнесла, несмотря на чуть более сложную конструкцию сзади – здесь сквозь колодку проходит датчик ABS, а между фланцем ступицы и тормозным барабаном стоит отдельный перфорированный диск. Бывает, впопыхах забывают его поставить, но оценку мы снизили не за это, а за позорный крепеж защитного кожуха выпускной системы, который приходится снимать для регулировки ручного тормоза. Каждая из четырех точек крепления – набор из гайки, гровера и двух шайб, причем вторая нужна лишь затем, чтобы сквозь пакет не провалилась первая. И это на современном производстве!

В СУХОМ ОСТАТКЕ

Правую половинку «жабо», которую снимаем для замены салонного фильтра, держит более «продвинутый» крепеж – пять саморезов под ключ «Торкс-20». Вынимаем пластмассовую деталь, выводя защелки из-под отбортовки крыла и огибая поводок правой щетки стеклоочистителя. Не пытайтесь при работающем приводе выключить зажигание и оставить щетки сверху, дабы не мешались, – открытый капот упрется в левый поводок и будет поврежден.

Далее отворачиваем саморез, крепящий к пластиковому экрану хомут проводки, и еще два – крепления самого экрана. Сняв его, не удивляйтесь, что часть детали по краю кустарно нарастили полоской полиэтилена, приклевав ее степлером и подклеив скотчем – так решили защитить фильтр от воды. Проверяем состояние скобок: если они тронуты ржавчиной, меняем. Фильтрующий элемент вынимаем вверх, отжав две защелки по краям. Правда, свою задачу они едва выполняют, с трудом доставая до каркаса фильтра из-за его коробления. Доработаем конструкцию: поставим в распор скобу из пружинной проволоки, которая раздвинет каркас, позволив защелкам надежно его зафиксировать, и устраним ненужные щели по стыку с колодцем.

ПОСЛЕВКУСИЕ

Хотя в целом «Калина» не показалась слишком уж трудоемкой в обслуживании, некоторые узлы утратили традиционную для наших авто ремонтпригодность, отчего ряд работ лучше доверить специалистам. Да и выгода в цене уже не столь очевидна: сегодня за те же деньги появляются схожие по трудоемкости обслуживания иномарки.