

"ЖИГУЛИ"

Модель – ВАЗ-2106; изготовитель – АвтоВАЗ; год выпуска – 1999; в эксплуатации "За рулем" – с июня 1999; пробег на момент отчета – 24 тыс. км; предыдущие публикации – ЗР, 1999, № 9, 10, 11.



Евгений БОРИСЕНКОВ

В прошлом году мы предложили читателям наш "русский проект", идея которого заключалась в том, чтобы обзавестись, как это делают многие рядовые покупатели, наиболее дешевыми российскими автомобилями, постоянно ездить на них и дать им самую объективную оценку. С тех пор наши избранники "Святогор", "Орбита" и ВАЗ-2106 превратились из новых в поддержанные. Скажем, "шестерка", разменяв двадцать четвертую тысячу, задает нам все больше вопросов. Начинает "сыпаться"...

Купив машину, каждый втайне надеется, что ему повезет и его "движимость" без проблем проживет отпущенный заводом срок (для ВАЗ-2106 – 125 тыс. км). К сожалению, таких счастливиц среди поклонников отечественных марок в последнее время крайне немного. Не повезло и нам. Похоже, к заветному рубежу подойдет совсем другой автомобиль – так мало в нем останется от первоначальной "начинки".

Все началось с заднего моста. Вернее, с его редуктора. О своем нежелании нормально работать он заявил после десятой тысячи довольно противным воем. В гарантийном ремонте нам, как водится, отказали, сославшись на отсутствие штампов в сервисной книжке. Но откуда бы им там взяться, если автомобиль мы

обслуживали исключительно своими силами? Кстати, сегодня так поступают многие – оно и дешевле, и надежнее! Однако, по мнению гарантийной службы ВАЗа, квалификации двух человек с высшим автомобильным образованием для этого недостаточно. (Интересно, где же они готовят собственных специалистов?) Столь наглую клевету на российскую систему образования ЗР намерен оспаривать в суде. Но об этом позже.

Поскольку гул шестерен начинал досажать лишь при скорости за шестьдесят, в городских поездках с ним временно смирились. Но постепенно он стал неотъемлемым атрибутом автомобиля, и когда возникла нужда съездить в Самару, о возможных последствиях никто и не вспомнил. В дороге шум стал усиливаться и уже к середине пути экипаж вынужден был перейти на язык жестов – переключать проклятый редуктор стало невозможно.

Въехав в Тольятти, мы все же решили попытать счастья на станции "Автоцентр-Тольятти-ВАЗ", больше известной под названием "Восточное кольцо". Услышав об отсутствии сервисной книжки, приемщик подошел к компьютеру и, убедившись, что по заводским данным машина находится на гарантии... распахнул ворота. Впоследствии выяснилось, что такой прием ждет здесь не всех – правила на станциях тех-

обслуживания ВАЗа одинаковы в любой точке страны. Но на этой регулярно читают наш журнал. Обратив внимание на неместный номер, смекалистый слесарь открыл подшивку и, убедившись, что мы – это мы, немедленно доложил начальству. Заместитель технического директора по новой технике Риф Фазылович Насретдинов не стал лукавить – без пресловутых штампов у нас не было никаких шансов. Но "шестерка" представляла ВАЗ в потребительских испытаниях и сойти с дистанции, по его мнению, не имела права. Приемщики получили "добро".

Хорошо, что есть на автозаводе люди, болеющие за честь марки. Жаль только, что их возможностей явно маловато на всех покупателей. Ведь сохрани мы инкогнито – выложили бы за редуктор почти три тысячи рублей!

Обратный путь протекал в приятных беседах. Тысяча километров пролетела как сто, и к вечеру того же дня "шестерка" въехала во двор родного техцентра. Посчитав, видимо, что мы уже достаточно на ней покатались, на следующее утро она категорически отказалась заводиться. Экспресс-диагностика показала полное отсутствие зазора в прерывателе. А заодно – сухой, незнакомый с маслом "сновья" фильц (фетровая подушечка)! Похоже, что упор подвижного контакта за время работы просто стерся о сухой кулачок вала. Работоспособность узла восстановили, сдвинув неподвижный контакт легким ударом ладони через отвертку. Двигатель сразу завелся, но в поездке стал судорожно подергиваться. Измерили угол замкнутого состояния контактов (УЗСК). Он был на верхнем пределе – 58° (норма – 55±3°). Казалось бы, беспокоиться не о чем. Но мы все же решили проверить и косвенный параметр – зазор. Причем на всех четырех выступах вала – не могут же они быть абсолютно одинаковыми. Опасения подтвердились. На одном из кулачков он ока-

зался чрезмерно мал — 0,3 мм (норма — $0,40 \pm 0,03$ мм), что и приводило к сбоям в зажигании. Прибор же исправно показывал усредненную величину. После регулировки зазор стал больше, а УЗСК — меньше (50°). Рывки исчезли. Естественно, после "игры" с зазорами пришлось заново откорректировать угол опережения зажигания.

Следующим неприятным "сюрпризом" — к сожалению, давно известным! — стали трещины на обеих галогеновых фарах ближнего света. Видимо, оптика, изначально рассчитанная на обычные лампы, не выдерживает сочетания слишком высокой температуры внутри и холодного душа из луж снаружи.

Недолго наслаждались мы тишиной в салоне. Вскоре он вновь наполнился во-ем. На сей раз "жаловались" подшипники одной из передних ступиц. Сказалось врожденное отсутствие смазки (см. ЗР, 1999, № 9, с. 23). Кроме того, при разборке наружного подшипника мы обнаружили в нем уже хорошо "раскатанную" роликами тонкую полоску постороннего металла! Что это такое? Как сюда попало? Одно можно сказать с уверенностью: вряд ли когда-нибудь найдутся ответы на эти вопросы. Но вот вам еще одно "попутное" наблюдение: в одном месте протектор колеса обзавелся глубокой "плешью", объяснить происхождение которой скорее всего можно именно тем, что колесо катилось неравномерно. Не из-за подшипника ли? Следом "забубнил" подшипник на левой полуоси. Но здесь он "кончился" по иной причине: смазки много — да не той! Горячее трансмиссионное масло, свободно протекавшее через негодный сальник из картера заднего моста, сыграло роковую роль, тщательно промыв шарики и растворив положенную для подшипника смазку. Возиться с перепрессовкой мы не стали, поскольку операция эта трудоемкая и очень ответственная, а заменили полуось

целиком. Кстати, большинство автоладельцев поступают так же — и в этом есть весомый резон!

Неожиданно быстро просела подушка водительского сиденья. А ощущать собственным, простите, задом поперечину пола никому не понравится. Поступили просто — разобрали подушку и на пружины положили лист оргалита. (Сборку провели в обратной последовательности.) Сидеть стало намного удобнее, хотя временами и хочется чего-то помягче.

Вот, пожалуй, все крупные неприятности, доставленные "шестеркой". О многочисленных термостатах, заклинивших и в открытом, и в закрытом, и в промежуточном положениях, я и не говорю — мелочевка. Как и о постоянно щелкающем на холостом ходу, при малых электрических нагрузках, реле контрольной лампы генератора. Эта "особенность" "жигулей", появившаяся после внедрения в электросхему электронного регулятора напряжения вместо старого электромеханического РР380, сохранилась и при дальнейших модернизациях машины. В принципе это ни на что не влияет, стоит включить небольшую нагрузку (подфарники, стоп-сигнал и т. д.) — и щелчков нет! Другими словами, эта недоработка известна так давно, что опытный автолюбитель, услышав знакомые щелчки, воспринимает их не как дефект, а вроде милой сердцу "на щечке родинки".

Хорошо зная "Жигули", нетрудно убедить себя в том, что все эти мелкие казусы — неизбежная плата за возможность достаточно спокойно, уверенно "рассекать пространство", не скупая по "Мерседесу"!

В самом деле: автомобиль все еще продолжает нравиться! А где вы еще за такие деньги найдете довольно быструю, относительно тихую, экономичную и легко пускающуюся в любой мороз машину с отдельными недостатками?