

ВЕРНЫЕ ДРУЗЬЯ

При всех своих недостатках "Жигули" – самый доступный (не считая "Оки") автомобиль сегодня. Он на тысячу долларов дешевле "Самары", но разве на столько хуже? Поразмышляем над тем, какие "жигули" предпочесть, покупая старую добрую "классику".

Сергей МИШИН



Начнем с "шестерки". Конечно, внешность старомодна. Ретро-автомобиль на конвейере уже 25-й год, но, как ни странно, до сих пор пользуется спросом. Многим он нравится своим непритязательным обликом, такими мягкими линиями. Это не рубленая "пятерка" или "семерка", которые хоть и выглядят чуть современнее, но четко напоминают о скоротечной моде "восьмидесятых".

То же и в интерьере. "Шестерочный" – прямо-таки домашний и даже несет в себе "спортивную" нотку стильных круглых приборов. Пусть с элементов панели давно исчез "деревянный" декор, но она по-прежнему продолжает радовать глаз. Возможно, в этом заслуга конструкции – ее даже сегодняшним, мягко говоря, неважным качеством сборки испортить трудно. А на более современных плоских и угловатых панелях 2105 и 2107 сразу бросаются в глаза традиционно слегка покоробленные пластмассовые детали. Да и огромный "вещевой ящик" на "шестерке" не сравнить со скрипучим и вечно незакрывающимся "пятерочно-семерочным" микроперчаточником – внутреннее пространство панели "съедено" воздуховодами.

Сиденья 2106, обшитые тканью, выгодно отличаются от, казалось бы, более практичных дерматиновых "пятых" (не пропускают воздух и без чехлов сидеть на них не очень комфортно) и даже спортивного вида "седьмых" с высокой спинкой (их не удастся разложить в спальный вариант). Но на 2105 и 2107 передние сиденья сдвинуты на 15 миллиметров назад по сравнению с 2106, и рослым водителям сидеть удобнее.

К тому же "пятерка" и "семерка" более безопасны при фронтальном столкновении – у них вал рулевого управления с двумя карданными шарнирами отклоняется от грудной клетки водителя. У этих машин еще и полезное дополнение на панели приборов – вольтметр. Зимой, когда зарядке аккумулятора приходится уделять больше внимания, "контролька" в "шестерке" не дает столь полной информации о состоянии энергосистемы автомобиля. Нет у нее и штатного обогрева заднего стекла (исключение – 21065), чуть хуже ближний свет фар.

Вместе с тем специалисты-электрики со своих позиций считают "шестерку" более надежной. Во-первых, потому, что у нее проводка цельная, а не из жгутов, со-

стыкованных между собой, как в 2105...2107 (в местах соединений начинаются все проблемы). Во-вторых, монтажный блок вынесен "на улицу" – под капот, там он долго не живет, но все-таки дольше, чем у "самар" – у них блок рядом со сливным отверстием и почти всегда находится во влажной среде. Третья беда "пятерок" и "семерок", равно как и "самар", – задние фонари. Если не горит какой-либо сигнал, прежде всего надо проверить разъем (окислился) и "массу" (пропала). У "шестерки" этих проблем нет.

Теперь о кузовах. Ходит множество слухов о различной жесткости "шестерок" и "пятерок". Заводские специалисты ут-

Конвейер в Тольятти...



верждают, что жесткость кузовов 2105, 2106 и 2107 практически одинакова. Зато есть у старомодного дизайна свои достоинства. Возможно, двери без форточек, по современным представлениям, более элегантны, но такие, как у "шестерки", удобнее для эффективной вентиляции салона. Отделка кузова не скрипит и в нем заметно теплее (более надежен отопитель). С этими доводами можно поспорить, отнеся их к субъективным, но вот что касается коррозионной стойкости...

С началом сборки "десяток" кузовов 2106, окрашиваемый и собираемый на одной с ними линии конвейера, приобрел выгодное качество — его стали грунтовать современным и эффективным катафорезным способом, который обеспечивает гораздо более долговечную антикоррозионную защиту. А на линии 2104, 2105 и 2107 — старый анафорез: на обновление оборудования нет денег. К тому же узкую верхнюю часть переднего "пятого" крыла изнутри очень сложно обработать антикоррозионными мастиками. Вот почему предательские пятна ржавчины появляются на верхней плоскости крыльев "пятерок" и "семерок" раньше, чем у "шестерок".

Однако с начала этого года часть "шестерок" собирают на линии 2105...2107. А

это значит, их тоже грунтуют старым анафорезом и определить, на какой нитке конвейера собрана машина (читай — каким способом нанесен грунт), по номеру кузова невозможно. Единственный верный признак: если машина окрашена "металликом", значит, сошла с линии "десяток". Семейство 2105 такой краской не балуют.

Багажники у всех машин, естественно, одинаковые, но у "шестерочного" замок удобнее — он открывается запирающей на ключ кнопкой, а на "пятерке-семерке" его можно открыть только ключом.

Двигатель и трансмиссия. Прежде "шестерка" была единственной моделью на ВАЗе с мотором 1600 "кубиков" — так называемая чистая. Но уже не первый год всю "классику" выпускают только с двигателями 1500 и 1600. Последний попадает и на "семерку" — такая модификация несет индекс 21074. Какой мотор предпочтительнее? Двигателисты дружно утверждают, что с точки зрения доведенности и надежности они одинаковы! Но молва почему-то отдает предпочтение полуторалитровому. (Будто бы его проектировали на ФИАТе, а потому он особенно хорош. Не верят, стало быть, отечественному конструкторскому гению.)

Для городских условий с частыми разгонами предпочтительнее главная пара

автомобилей. "Семерка", считают они, самая престижная "классика". ВАЗ-2106 еще могут сменить на ВАЗ-2107, а вот после "семерки" на "шестерку", как правило, никто не садится.

Но "Жигули" нынче делают не только в Тольятти. "РосЛада" в Сызрани собирает 30 тысяч автомобилей в год: 24 тысячи "шестерок" и 6 тысяч "девяток" (21093).

Сборочный завод состоит из двух основных цехов. В одном из них собирают кузов — 1500 в месяц. Именно столько "голых" окрашенных кузовов приходит сюда с ВАЗа. Все сняты с "десятой" линии, а значит, грунтованы катафорезным способом. Здесь используются вазовские технологии, только кузов движется по напольному конвейеру.

Кроме того, 6000 "девяток" кузовов и еще столько же "шестых" ВАЗ поставляет в "первой" комплектации — собранными. Примечательно, что половина этих "шестых" тоже с линии "десяток".

Цех сборки автомобилей на первый взгляд неотличим от вазовского — тот же подвесной конвейер, но движется он не непрерывно, как на ВАЗе, а импульсно. Так что на каждом посту рабочие собирают неподвижные машины. Выполнили операцию — конвейер продвинулся. Но и здесь сборка ведется строго по вазовской технологии. Единственное отличие — в методе прокачки тормозов. На ВАЗе для этого используют сжатый воздух, а на "РосЛаде" — разрежение.

За качество сборки отвечает бригада, которая ставит в сборочный паспорт автомобиля свое клеймо. Сомневаясь в кондиции той или иной детали, рабочий вправе отложить изделие. Позже комиссия определит, можно ли его использовать или лучше "выбросить". За брак в сборке рабочий лишается 25% дневного заработка. Система оплаты сдельно-премиальная, а не повременная.

Но вот собранный автомобиль съезжает с конвейера. Теперь — на пост регулировки положения колес ("сход-развал") и света фар, затем обкаточные барабаны. После регулировки карбюратора — окончательная приемка. Выборочно (на одной машине из десяти) проверяют эффективность тормозов на специальном стенде.

Дальше дорога "шестерки" с идентификационным номером, начинающимся с "Х7Д" (на ВАЗе "ХТА"), лежит в самарскую фирму "СОК". Это единственный дилер "РосЛады". Только через него машины могут попасть в другие торгующие фирмы и, в очередной раз увеличив свою цену, к покупателю.

Ему же остается, тщательно взвесив все "за" и "против", выбрать свой вариант.



...и Сызрани.

БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ "КЛАССИЧЕСКИХ" СЕДАНОВ

Модель	Вариант	Дв. 1500	Дв. 1600	КП 4	КП 5	i=3,9	i=4,1
21053	00	+			+		+
21060	00		+	+		+	
21061	00	+		+			+
21065	00		+	+		+	
21065	01	+			+		+
21070	00	+			+	+	
21074	00		+		+	+	

редуктора 2103 с передаточным отношением 4,1, а на трассе — с 2106 (i=3,9) — с ней можно сэкономить до полулитра бензина на 100 км. Коробка-"пятиступка" в этих условиях (при одинаковых главных парах) на скорости 120 км/ч сэкономит еще почти литр против четырехступенчатой.

Небезынтересно мнение перегонщиков, зарабатывающих на хлеб доставкой