

Сто тысяч пробега на ВАЗ-2108

Еще свежи в памяти первые материалы, в которых мы рассказывали о редакционных испытаниях ВАЗ—2108. А на наш стол уже ложатся письма, свидетельствующие об автомобилях, прошедших по 70 и 100 тысяч километров. Опыт тех, кто достаточно сжился с «восьмеркой», наверное, будет бесполезен новичкам. И, руководствуясь этой мыслью, мы попросили нашего постоянного автора М. ПОДОРОЖАНСКОГО взглянуть на свой ВАЗ—2108 «глазами владельца» и поделиться наблюдениями. Предоставляем ему слово.

К этой отметке счетчик спидометра подошел почти через два года после приобретения новой машины. Спешу ответить на вероятные вопросы о том, как же это нужно «гонять», чтобы спидометр так быстро «занулился», и как только автор сумел расплатиться за бензин. Помимо весьма активных разъездов по Москве (я — журналист, а поговорку «репортера ноги кормят» трактую чуть шире — ...и автомобиль), моя «восьмерка» побывала в командировках практически во всех крупных городах европейской части СССР и за границей. Что касается расходов на бензин, то они благодаря повышенной экономичности машины были почти в полтора раза меньше, чем у моих соседей по стоянке — владельцев заднеприводных автомобилей. Кроме того, в туристские поездки мы отправляемся, как правило, вчетвером или впятером с соответствующим распределением расходов.

Несколько сведений, необходимых для верной оценки приводимых здесь наблюдений. Автомобиль эксплуатируется практически ежедневно круглый год. Хранение — безгаражное, без тента или каких-либо средств защиты от атмосферных воздействий. Горючее — только бензин АИ-93. В машине не производилось никаких доработок, переделок, украшательств и т. д. Масло менял по графику, близкому к требованию инструкции: через каждые 7,5 тысячи километров — замена масла без смены масляного фильтра, через 15 тысяч — с заменой фильтра. Масло — всесезонное. Остальные регламентные работы по ТО я также старался проводить в срок на станциях «Авто ВАЗтехобслуживания», хотя далеко не всегда там делали все, что предусмотрено перечнем работ. Свою манеру езды в системе «очень спокойно» — «очень активно» я бы назвал «умеренно активной». Как правило, если на дороге нет помех, на первой передаче разгоняюсь до 25—30 км/ч, на второй — до 45—50 км/ч, на третьей — до 70—75 км/ч. Если скорость падает ниже 60 км/ч, а нужно ее увеличить, я включаю третью передачу. Несколько реже, чем другие (сужу по зажигающимся вокруг стоп-сигналам), пользуюсь педалью тормоза, предпочитая торможение двигателем.

Не буду делиться впечатлениями автолюбителя, впервые севшего за руль «восьмерки», — об этом много писалось, и с подавляющим числом отзывов я полностью согласен. Добавлю только два замечания. Первую передачу и задний ход (слышал, что их легко перепутать) я спутал лишь однажды, выезжая на новой машине за ворота автомагазина, потом к ним привык. И второе — очень быстро оценил преимущества скошенного капота, особенно в дальних поездках: из-за того, что не видишь его переднюю кромку и забегающую под нее дорожку, глаза не устают значительно дольше, чем на любой другой машине.

Первое недоразумение произошло, когда на спидометре было 920 километров. Двигатель легко запустился в 20-градусный мороз, но затем начал «троить», хотя временами исправно работали и все четыре цилиндра. Замена подозрительной свечи успеха не

принесла. Предостережение не проверять систему зажигания «на искру» затрудняло поиск неисправности. Перетасовал все свечи. Никакого эффекта. Затем выяснилось, что искра пробивает один из помехозащитных металлических колпачков на наконечнике свечи. Снял этот колпачок, и двигатель заработал нормально. Затем с периодичностью в 500—1000 километров пробега пришлось по той же причине снять и все остальные колпачки. Двигатель больше никогда не «троил»,

Еще через два дня отказал стартер. В слабо защищенном от воды (отчасти «благодаря» отсутствию на автомобилях первых выпусков брызговиков двигателя) тяговом реле стартера образовалась ледяная корка, мешающая замыканию контактных выводов. В теплом помещении снял реле и просушил струей воздуха. В течение первой зимы такую операцию пришлось проделывать трижды.

Ко времени ТО-1, когда на спидометре было 2050 километров, в заявке на станции «АвтоВАЗа» я указал необходимость гарантийного ремонта по двум позициям. Не работает звуковой сигнал (при нажатии на выключатель он не включался, зато самопроизвольно начинал гудеть при повороте руля вправо, повергая в смятение и пешеходов и водителей). Не работает замок левой двери (приходилось открывать и закрывать ее только изнутри кнопкой, пользуясь исправным пока замком правой двери). В первом случае дело ограничилось регулировкой и зачисткой контактов в рулевой колонке, а для замка ввиду отсутствия на складе новой запчаста был изготовлен поводок из стальной проволоки. И хорошо, что «фирменного» поводка не было на складе! Дважды затем ломался поводок уже правой двери, и дважды его заменяли на новую заводскую деталь, а левый замок в моей машине работает и сейчас — «самоделка» оказалась надежней.

ТО-1 свелось к замене масла в двигателе, масляного фильтра и проверке углов установки колес и зазоров в ГРМ. По поводу регулировочных работ на СТО мне было сказано: «Проверить можем, но регулировать не будем — шайб для регулировки клапанов у нас еще нет. А установке углов колес на «восьмерке» не обучены». Поверил, что у меня все «в норме».

По-настоящему серьезная неисправность (к таким я отношу дефекты, не позволяющие ехать своим ходом) случилась в Минске, когда на спидометре было 6500 километров. Морозным утром перед запуском двигателя я нажал на педаль сцепления, и... педаль провалилась. Треснул пластиковый наконечник троса привода сцепления. Все попытки сделать «временку» из стальной проволоки успехом не увенчались. При первом же нажатии на педаль сцепления проволочная конструкция вытягивалась, и педаль беспомощно проваливалась. В САЦ «АвтоВАЗа» в Минске (туда доехал на буксире) заменили трос на новый, по-прежнему с пластиковым наконечником. Примечательно, что новый наконечник сломался ровно через 6,5 тысячи километров пробега, но на этот раз, слава богу, в Москве. В двух шагах от места поломки нашлась слесарная мастерская, где за умеренную плату был сделан новый металлический наконечник, исправно работающий и поныне. В этой связи можно и должно упрекнуть завод даже не столько за былую недоработку (сейчас-то эти наконечники делают из металла), сколько за то, что машины первых выпусков не были **в обязательном порядке** отозваны на станции техобслуживания для замены тросов привода сцепления. Так поступила бы любая фирма, которой небезразлична безопасность покупателей ее автомобилей. Ведь с тем же успехом наконечник мог треснуть и в момент обгона, когда для того, чтобы успеть «вписаться» в него, водитель включает третью передачу...

Несколько раз досадные сюрпризы преподносил замок зажигания: вдруг выключался двигатель. Один раз это произошло на скользком повороте. И лишь потому, что теоретически я уже проигрывал такую ситуацию и скорость была невелика, удалось «разъехаться» с мачтой освещения. Быстро выжал сцепление (к счастью, в этот момент педаль не провалилась) и медленно остановил машину. Смахнув со лба холодный пот, я вновь включил зажигание, завел двигатель и поехал. Поскольку при дальнейшей эксплуатации замок перестал подводить, я не стал ни разбирать его, ни требовать замены.

Следующая неисправность произошла по моей вине, но рассказать о ней, точнее о способах ее устранения, хочу, потому что она достаточно характерна.

Я угодил в довольно глубокую яму. Был удар. В результате сломался кронштейн крепления правой продольной реактивной тяги передней подвески; было «подточено» ребро картера коробки передач, сильно промят незащищенный поддон картера двигателя и поврежден обо/ правого переднего колеса. Кронштейн заменил на новый, благо эта уязвимая деталь стоит около трех рублей, а поддон двигателя пришлось исправлять. Снял и положив на песок, выколотил его медным молотком. Впоследствии еще несколько раз чиркал поддоном двигателя на, казалось бы, вполне безопасных участках дороги, но эти «мелочи» уже не исправлял.

В конце марта (пробег — 14 800 километров) машина прошла ТО-2. От ТО-1 оно отличалось лишь тем, что на этот раз был проведен не только замер клапанных зазоров, но и их регулировка. Заменены две шайбы на впускных клапанах, толщина новых оказалась на 0,05 мм больше износившихся.

Чуть позже дало о себе знать еще одно последствие того злополучного удара: со стороны правого переднего колеса при движении стал доноситься низкий гул. Вспомнил предостережения досужих советчиков (ох, сколько же небылиц выслушал я о «восьмерке»!) и решил, что полетел привод правого колеса. Приехал на гарантийную станцию. Еще, видимо, неопытный по части ремонта ВАЗ—2108 инженер по гарантии разделил мои опасения и дал поручение заменить привод. Когда новый привод принесли со склада, а старый сняли, то выяснилось, что поврежден подшипник ступицы, и только. Нового подшипника, как я и опасался, не нашлось, но оказалась ступица в сборе. В результате вместо подшипника стоимостью несколько рублей была заменена ступица в сборе и привод. Все было сделано в счет гарантии, хотя такая щедрость меня удивила. Во что же она обходится «АвтоВАЗу»!

До конца лета 1986 года машина не доставляла никаких неприятностей. Два или три раза доливал дистиллированную воду в югославский аккумулятор «Трепча», а плотность электролита не измерял ни разу (в чем каюсь!).

Первым серьезным испытанием для «Спутника» стала поездка на Кавказ в сентябре 1986 года. Программа путешествия была насыщенной: в общей сложности «от Москвы до Москвы» машина прошла без малого 7 тысяч километров. Ехали вчетвером и, предполагая кочевой образ жизни, решили еще в Москве обеспечить себя всем необходимым для безбедного проживания в полевых условиях: палатки, продукты и т. д. То ли при упаковке поклажи мы проявили незаурядную смекалку, то ли, как говорят, «Спутник» действительно «внутри больше, чем снаружи», но мы легко обошлись и без прицепа, и без багажника на крыше.

Скорее из суеверных, чем из рациональных соображений я не брал в дорогу никаких дополнительных запчастей и инструментов — ограничился штатным набором. Не было и

специальной подготовки машины, лишь поменял местами колеса. Но не по схеме, а как советуют поступать с радиальными шинами, заменив переднее правое на правое заднее, и наоборот. То же — с левой стороны. С удовольствием отметил, что протектор шин «Мишлен» (их устанавливали на «спутниках» первых выпусков) практически одинаково хорошо сохранился и на передних, и на задних колесах. И чтобы впредь не возвращаться к вопросу об износе резины, скажу, что и сейчас на моем «Спутнике» тоят его родные шины, хотя в некоторых местах глубина рисунка протектора уменьшилась до 1,5—2 мм. Помимо того, что эти покрышки заслуживают самой высокой оценки по части износостойкости и способности держать дорогу, они оказались, на удивление, живучи даже при сильных ударах, приводящих к непоправимым дефектам дисков. Доподлинно знаю, что при ударах и меньшей силы на отечественных шинах марки ИН-251 вырастает «грыжа», то есть разрушается боковина.

Во время путешествия на Кавказ я порадовался экономичности машины не только в отношении затрат на бензин. Безобразное положение с обеспечением топливом на южных трассах знакомо автотуристам. Но мне удалось провезти нетронутой из Москвы до Сухуми 20-литровую канистру. Средний же расход топлива за всю поездку (эта цифра в достаточной мере показательна — немало приходилось ездить и по городам, и по горному серпантину, часто включая пониженные передачи) составил 6,1 л/100 км.

Попутно хочу поделиться наблюдениями относительно применения в «Спутнике» автомобильного магнитофона. Машина и в этом пункте экономична. Нет смысла тратить большие деньги на дорогие автомобильные акустические системы со всевозможными техническими ухищрениями. Обычные широкополосные динамики (например, 4ГД-8 или аналогичные), установленные в «Спутнике» под декоративными решетками в зоне багажника, звучат не хуже дорогих систем благодаря тому, что сам багажник при закрытой его крышке работает как акустическая система с очень большим объемом. Важно и то, что, глядя на декоративные решетки, прикрывающие динамики, не сразу поймешь — есть в машине магнитофон или нет. А это, согласитесь, существенный фактор сохранности стекол и имущества.

Единственное что настораживало во время поездки — это шум со стороны левого переднего колеса. Он становился особо заметным при скоростях 60 и 90 км/ч (как раз две сакраментальные цифры в Правилах). На станции «АвтоВАЗа» в Адлере машину осмотрели и сообщили, что гудит подшипник ступицы. Его, увы, не оказалось. Заменить подшипник удалось только на обратном пути в Ростове-на-Дону. В дефектном я обнаружил незначительное выкрашивание дорожки для шариков на одном из внешних колец.

Когда пробег составил 42 тысячи километров, заменил передние тормозные колодки. Порадовался простоте этой операции по сравнению с классическими «жигулями». Но замену следовало произвести раньше — в некоторых местах фрикционные накладки износились полностью, проступил металл.

Осенью неприятности доставляли только опадающие с деревьев листья. Они, залетая под капот в зоне лобового стекла, попадали на крыльчатку электромотора отопителя. Приходилось почти каждый день выгребать их руками, иначе вентилятор работал слишком шумно, а то и вовсе останавливался.

Антикоррозионную обработку днища я и перед зимой 1986—1987 гг. не делал, хотя обильно пролил «Мовилем» скрытые полости.

Следующим серьезным вояжем стала туристская поездка в Чехословакию. Машина и на этот раз была загружена, как при поездке на Кавказ, но ехали уже три человека. Пробег составил 7750 километров. Средний расход бензина — 5,64 л/100 км. Понижение расхода горючего по сравнению с поездкой на Кавказ я объясняю такими причинами. Во-первых (честь и хвала дорожникам ЧССР), безупречным состоянием дорог. Во-вторых, на территории ЧССР я практически не превышал установленных ограничений скорости (за каждые 10 км/ч превышения скорости взимается штраф в 100 крон — это 10 рублей). В-третьих, на территории ЧССР автомобиль заправлялся бензином «Супер» с октановым числом 96. Полагаю, что если бы расход топлива был измерен только на территории ЧССР, то он был бы еще меньше.

Умышленно не говорил пока о расходе масла. Дело в том, что еще ни разу мне не пришлось доливать его между сменами всего объема. На протяжении эксплуатации уровень масла не падал ниже отметки «мин» на измерительном щупе.

А теперь я попытаюсь глазами умеренно придирчивого владельца оценить состояние всего автомобиля. Задок по сравнению с новой машиной при ненагруженном багажнике опустился на 1,5—2 см. В местах сварных швов в верхней части задних стоек и в верхней части передних проступает ржавчина. Следы ржавчины есть на порогах и в зоне крепления к кузову дверных петель. Не работает замок правой двери. При покачивании машины никаких посторонних звуков нет, амортизаторы исправны. Люфт рулевого колеса отсутствует, хотя при движении по неровной дороге можно почувствовать, что передняя подвеска «дышит», — видимо, вследствие незначительного износа нижних шаровых опор. Двигатель весьма неопрятен: при последней регулировке зазоров в ГРМ крышка головки блока была поставлена с нарушением технологии — без уплотнения герметиком, и масло просачивалось наружу. Имеет повреждения, а точнее, весь в дырах и требует замены гофрированный шланг заборника подогретого воздуха. На холостых оборотах двигатель работает тихо и устойчиво, но можно расслышать доносящийся снизу шум неисправного подшипника в коробке передач. При увеличении оборотов наступают моменты, когда дребезжит глушитель (негромкий металлический звон), но при выведении мотора из резонансных оборотов этот шум исчезает. Сигнал пониженного давления масла не включается ни при каких режимах работы двигателя, в том числе на холостых оборотах при прогретом масле. Ковровые покрытия салона хоть и не производят впечатления новых, но и не имеют «плешей» или залоснившихся участков. Все сиденья, за исключением водительского, в отличном состоянии. Обивка на водительском сиденье несколько съезжилась.

Вот, пожалуй, и все. В заключение хочу сказать, что и сейчас без сколько нибудь серьезной подготовки я возьмусь отправиться на моем «Спутнике» в любое путешествие.