

ГАЗЕТА
АВТОРЕВЮ

Без муды, зато с андоном



Прошло полтора года, а помню все так, будто это было вчера. Здесь же, на этой местами заасфальтированной площадке фирмы Торгмаш, я забирал УАЗ Патриот, который редакция купила для ускоренного ресурсного теста. Неприятности начались с самых первых километров, а уж сколько их было за время «ресурса»... Неспроста итоговая статья называлась «Страсти по Патриоту» (АР №22, 2010). И вот опять у меня в руках ключи от новенького уазика, а впереди — без малого тысяча километров дороги в Ульяновск, на историческую родину Патриота, а затем — столько же обратно. Доедем ли? Если, как уверяют уазовцы, за прошедшее время действительно изменилось отношение завода к качеству, то должны доехать.

Илья ХЛЕБУШКИН, фото автора

После поворота ключа зажигания салон Патриота снова наполнился шумами и вибрациями, но теперь основной их источник — двигатель, дизельный мотор Iwco, и это главная новость, которая и сподвигла меня отправиться в Ульяновск своим ходом. Зато недра передней панели уже не гремят, нет стуков при переключении передач, а трансмиссия хоть и гудит, но уже не воеет.

Памятью о былом, я все же проверил колесные гайки: на этот раз они оказались затянuty от души. Может, это дилер расстарался, проведя на совесть предпродажную подготовку? Возможно. А возможно, на УАЗе и впрямь начала приносить плоды производственная система по образу и подобию toyотовской. Там теперь с начала этого года едет даже андон — правда, это не шнур вдоль конвейера, как у японцев, а кнопка, но она так же останавливает конвейер, и рабочих за это так же не ругают.

После двух с лишним тысяч километров, пройденных и по скоростным подмосковным трассам, и по словно пережившим вчера бомбежку разбитым районным дорожкам Ульяновской об-

ласти, у Патриота ничего не сломалось, не разболталось и не потекло. Самая серьезная неприятность за все путешествие — провалившаяся вглубь потолочной панели и благополучно водворенная на место клавиша управления люком.

«Перестройка» на заводе дилась пятилетку. Сначала отсняли весь производственный процесс на видео — и поразилась, как же много времени рабочие тратят на «муду» (понятно и без перевода, но на языке учения Toyota Production System это означает лишние действия). Лишь оптимизировав расстановку и действия людей на конвейере (на «нитке» длиной 160 м работает сто человек) и отладив работу складов компонентов, трудоемкость сборки Хантера снизилась на 15%, а Патриота — на треть! Но основная проблема — это, конечно, ставшее фольклором качество уазиков. В свою очередь, главная причина этой проблемы — сознание людей, годами, десятилетиями собиравших машины по принципу «сойдет и так». Метод кнута и пряника в очередной раз подтвердил свою универсальность. Теперь 40% премии рабочих зависит от количества допущенных ими ошибок. А их выявляет



После завершения сборочной операции рабочий меняет инструмент на ручку и расписывается в сопровождающей каждую машину карте сборки

СВОИМИ ГЛАЗАМИ



Во время промежуточного контроля качества сборки на конвейере контролеры отправляют всю информацию о замечаниях на заводской сервер, а мастера могут ознакомиться с состоянием дел в любой момент — мониторы стоят прямо в сборочном цехе

и ОТК, и «гарантийные» обращения владельцев к дилерам: отныне каждую машину сопровождает контрольная карта сборки, где все операции не только отмечены, но и «скреплены» подписями рабочих. Сработало! Департамент управления качеством УАЗа подсчитал, что почти половина рабочих стала стремиться делать автомобили лучше. С первого раза без замечаний контроль проходит на 40% машин больше, чем полтора года назад, а количество жалоб дилерам со стороны владельцев Патриотов сократилось в пять раз. Или владельцы попросту махнули на дилеров рукой?

А принцип? За каждое распродажное, которое, опять же на японский манер, называют «кайзен» (постоянное улучшение), на заводе платят по 300 рублей. И рабочие вошли во вкус, причем если поначалу экономическая эффективность от каждого внедренного нововведения составляла в среднем две тысячи рублей в год, то теперь — десять тысяч.

Знаете, как раньше проверяли узники после сборки? Гоняли несколько минут на беговых барабанах, затем на яме осматривали ходовую часть и замеряли токсичность выхлопа. И все! В 2004 году, когда в серию пошла Patriot, машины стали пропускать через дождевую камеру и стены проверки фар, углов установки колес и тормозных усилий, а дальше — сразу на тротуар дилерам. Заводского трекера для хотя бы коротких

пробегов у завода как не было, так и нет. Но год назад все же появились два поста промежуточного контроля качества. Сначала — перед «свадбой» с кузовом — по нескольким десяткам позиций проверяется собранное шасси, а в конце конвейера — весь автомобиль. В руках у женщин-контролеров — корбочки, похожие на калькуляторы. Это терминалы сбора и передачи данных (ульяновцы говорят, что подсмотрели их на заводах Kia). По беспроводной сети вся информация передается на центральный сервер, и если дефект повторяется трижды, то о нем оповещается мастер цеха, а при девяти случаях сигнал отправляется напрямую руководителю департамента управления качеством. Работает? Если судить по тому, что с января этого года гарантия продлена с двух до трех лет, а гарантийный пробег — с 50 до 100 тысяч километров, то работает.

Или не очень? На моем узнике, собранном в феврале, стоя симпатичный руль нового образца, но установлен он был криво. Мелочь, а как неприятно! Помните, после визита нашего главного редактора на ГАЗ (AP №7, 2010) на Газели перестали устанавливать «вращающиеся» рычаги коробки передач и рукоятки? Похвально и я: отныне руль на узниках будут ставить как положено, прямо! По крайней мере мне это лично пообещал Сергей Исаев, руководитель производственно-технического департамента УАЗа.

Понятно, что о такой лаборатории контроля качества комплектующих, как, например, на калужском заводе Volkswagen (AP №1, 2011), в Ульяновске могут только мечтать, и все же сбор статистических данных помогает выявлять и некачественные детали. Например, в феврале нынешнего года было отозвано три тысячи Патриотов — все, на которые могли быть установлены тормозные шланги из партии, где обнаружился брак.

А «виновниками» отзыва Патриотов, начатого в декабре прошлого года, стали мы, то есть наш ускоренный ресурсный тест. Напомним, что у нашего автомобиля бензошланг перетерся о ребро кузова через 12 тысяч километров (это примерно 40 тысяч километров обычной эксплуатации), о чем мы тут же рассказали узовцам. Они провели собственные испытания — и объявили о замене топливных шлангов у 1700 машин. Не остались без внимания и другие наши замечания.

Вот, пожалуй, самое важное. Узиков на ходу перестанут отваливаться карданы — «сырмятные» болты их крепления заменены более прочными (из стали класса 8.8 вместо 6.8). Меньше проблем обещает выхлопная система: в ней появился новый сиффон, приемная труба крепится к коллектору немецкими самоконтрающимися и жаростойкими гайками вместо обычных, а к раме — прочными крошечными измененной конфигурации из пружинной стали.

Еще раз была скорректирована программа управления двигателем. Помимо того что перестал паниковать от нашего топлива блок управления, заживающий лампочку неисправности двигателя, сам двигатель с новой прошивкой, как уверяют узовцы, теперь запускается на 42-градусном морозе. Конечно, не дизельный, а бензиновый.

Выявили и причину появления грязи в бензобаках: это ржавчина, а образуется она из-за того, что на площадках дилеров машины месяцами стоят с пустыми

ГАЗЕЛИ
АВТОРЕВЬЮ



Новый симпатичный руль на узниках так криво прикручивается, что больше не будет. У CD/трэз ревизора Урал — крайне низкое качество приема радиосигнала, но неэффективную антенну из нити обогрева заднего стекла вскоре заменит простая и действенная штыревая антенна на крыше



В салоне подвешено все, что возможно: оба бардачка, багажник, пол спереди, замок зажигания и даже пепельница. Но индикацию кнопок включения кондиционера, рециркуляции и обогрева стекла можно разглядеть только в темноте



Кнопка управления электролюком была не защелкнута при сборке и после повторной установки больше не проваливалась



Антикоррозийная мастика Nova-гриф наносится вручную при помощи шведского оборудования ASSALUP. Новый участок расположился на самом выходе из сборочного цеха и обошелся заводу в девять миллионов рублей



Сиффон и крошечные выпускной системы стали крепче. Во время ресурсного теста первый раз мы заварили крошечный сиффон через 4300 км, а сиффон заменили через 17500 км



Будь кардан на нашем «ресурсном» Патриоте закреплен такими, более прочными болтами, он не отвалился бы через 27500 км



Форсунка омывателя заднего стекла «перехлестала» в более спокойное место за запасным колесом и теперь закреплена надежнее



Уже заканчиваются испытания машин с пружинными хомутами Mobeve на шлангах системы охлаждения

баками. С этой версией согласен и украинский производитель оцинкованного проката, из которого делают баки. Мне пообещали, что баки вскоре станут пластиковыми, а рекомендация владельцев нынешних узиков — не осушать баки, по крайней мере надолго.

Ушли в прошлое течи радиаторов по стыкам бачков и трубок, а на шлангах и патрубках системы охлаждения вот-вот появятся обещанные нам чешские пружинные хомуты.

Капризы привода стеклоочистителя вывели из строя моторчик фирмы Bosch, течи мостов — сапунами новой



С увеличенным «сухрем» задней двери уплотнитель перестанет обминаться и пропускать в салон пыль и грязь

газета
АВТОРЕВЮ

СВОИМИ ГЛАЗАМИ

конструкции, протечки уплотнителя двери задка — установкой более крупного «сухаря» двери... А форсунку омывателя заднего стекла усиленно конструктивно и перенесли в «тихое» место за запаской, изменив для этого штамп двери.

Но это еще не все. С убийственным отсутствием коррозионной стойкости с января борются антикором днища кузова, рамы и деталей шасси, а в июле сварные швы и зафланцовки панелей наконец-то начнут перед покраской кузова обрабатывать мастикой.

Всего же — шестнадцать позиций! Приятно, конечно, но наш список замечаний был длиннее... Не странно ли видеть в двадцать первом веке пресс-масленки для шприцевания рулевых тяг и карданов? А гигантские зазоры между бампером и кузовом? А подвывающую и «гаржающую» в полноприводном режиме «раздатку»? А...

Уазовцы просят еще немного подождать: в следующем году будет серьезный рестайлинг Патриота. Обновить собираются и экстерьер, и салон, в котором появится совершенно новая передняя панель (заполученного пассажирского поручня-убийцы на ней не будет точно), но обещаны и более серьезные новшества.

В Ульяновске я поехал на Патриот-агрегатосителе с новой раздаточной коробкой. Во всех режимах — тишь да гладь, причем из салона исчез второй рычаг: управление электрическое!

Мы снова готовы патриотично подждать. □



Это далеко не самая разбитая улица в Ульяновске, а областные дороги еще хуже. Может, потому, что подвеска многочисленных здесь узиков такие ухабы ничтож?



Ленинский мемориал в центре города ветшает на глазах. Зато областные власти всерьез говорят, что Ульяновск — родина сказочного колобка, и собираются найти место для его резиденции



Этот участок выходного контроля появился благодаря началу производства Патриота. Справа видны стены проверки фар, тормозных усилий, углов установки колес и дождевальная камера



После рестайлинга у Патриота исчезнут безобразные щели между бампером и задним крылом — наружные секции составного бампера (на фото — их предварительный вариант) будут крепиться не к раме, а к кузову

Дизелизация

Не маловато ли 116 дизельных сил для Патриота массой под три тонны? Нет! Программу управления турбодизелем Iveco F1A (такой же ставится, к примеру, на Fiat Ducato) адаптировали специально для УАЗа, и на бездорожье «низовой» мотор великолепен: тяги предостаточно, а дозировать ее можно ювелирно. На асфальте же узик легко трогается со второй передачи на холостых оборотах, а на пятой — непременно тянет с 40 км/ч, словно не замечая тягучих нижегородских подъемов.

Но объясняется это, увя, еще и слишком «короткой» для турбодизеля трансмиссией: она без изменений переключалась с бензиновой машины! Из-за этого обгоны на трассе нередко оборачиваются проблемой: третья передача «заканчивается» уже при 90 км/ч, а при 110 км/ч на пятой, когда обороты подбираются к 3000, рука так и тянется к рычагу коробки в поисках шестой передачи. Шум от дизеля такой, что берущи можно включать в базовую комплектацию: шумоизоляция осталась прежней, но хотя бы из гуманитарных соображений ее следовало бы усилить. А замхватский повисит турбины при 100 км/ч и поначалу приняв за шум прожаривающего ремня генератора!

Впрочем, с такой скоростью некомфортно ехать еще по двум причинам. Во-первых, я помню о результатах нашего недавнего краш-теста Патриота (AP №12, 2010), а во-вторых, даже в поворотах на ровной дороге или при смене полосы движения Патриот начинает шататься, как пьяный казак. Так что кредо дизельного Патриота в его нынешнем виде могло бы звучать так: кто понял жизнь, тот не торопится. И если использовать ульяновскую машину по ее прямому назначению, как внедорожник, то я искренне советую не пожалеть 60 тысяч рублей и доплатить за ивекоский дизель: он того стоит. Но с покупкой лучше не затягивать: из-за «развода» Соалерса с Фиатом машины с итальянскими моторами будут собирать максимум до конца года. Уазовцы очень надеются, что к тому времени подоспеет новый дизель семейства ЗМЗ-514, но подогнать его характеристики под ивекоские заводские мотористам пока не удается, а времени на доводку и испытания машин с дизелем ЗМЗ остается все меньше.



Осторожнее! У дизельного Патриота при заправке «до отсечки» топливо значительно выплескивается из горючего бака, а обитаться маслянистой солягой еще неприятнее, чем бензином



Дизельный двигатель Iveco в жарком климате странстве разматается даже удачнее бензинового: нет залупанного клубка трещища друг о друга всевозможных шлангов и патрубков

Паспортные данные

Автомобиль	УАЗ Патриот
Размеры, мм	
длина	4647
ширина	2080
высота	1900/2000 с реллингами на крыше
колесная база	2760
колея передних/задних колес	1600/1600
дорожный просвет	210
Угол въезда/съезда, град.	35/35
Снаряженная масса, кг	2170 (2070)*
Полная масса, кг	2770 (2670)
Трусоподъемность, кг	600
Вместимость, человек	5—9
Двигатель	дизельный, Iveco F1A (бензиновый, ЗМЗ-409.10)
Рабочий объем, см ³	2287 (2693)
Максимальная мощность, л.с./кВт/об/мин	116/85/3900 (128/94/4400 об/мин)
Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин	270/2500 (217/2500)
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая
Раздаточная коробка	двухступенчатая
Привод	полный, с постоянно подключаемым передним приводом
Рулевое управление	«зипт» — шариковая гайка» с гидросилителем
Передняя подвеска	зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	зависимая, рессорная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	барabanные
Шины	225/75 R16 или 245/70 R16
Максимальная скорость, км/ч	135 (150)
Расход топлива, л/100 км	городской цикл 12.5 (14.5) загородный цикл 9.5 (10.4)
Емкость топливных баков, л	87
Топливо	дизельное (АИ-92)

* В скобках — данные для автомобилей с бензиновым двигателем

