



ЕВРО-ШЕСТЬ

СЕРГЕЙ МИШИН. ФОТО АВТОРА

Тридцать лет и три года верой и правдой служат нам «Жигули». Давно пора старушке на покой, но не получается! Спрос не иссякает, а потому выпуск ее до сих пор рентабелен. Оно и понятно: кто же будет резать курицу, несущую пусть не золотые, но вполне продаваемые яйца? Однако сегодня выпускать машины, не отвечающие современным экологическим нормам, закон не велит. Европа уже вплотную подошла к Евро IV, но наша старая добрая «классика» не сдастся и применяет модный впрыск.

Уже очень скоро с конвейера «Ижмаша» пойдут «шестерки», соответствующие нормам Евро II. Почти готова подобная модификация другого семейства «классики»: ВАЗ-2104, 2105, 2107. Двигатели, естественно, оснащены распределенным впрыском топлива. Хотя доводочные работы еще не завершены, нам удалось познакомиться с опытным образцом такой «шестерки», носящей индекс ВАЗ-21067.

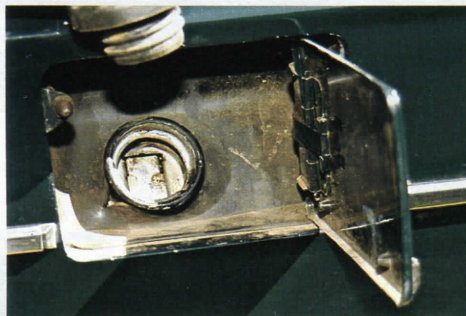
РАЗМЫШЛЕНИЯ У ОТКРЫТОГО КАПОТА

Впрысковая «шестерка», без сомнения, более лояльна к окружающей среде, но, возможно, автомобилисты старой закалки встретят эту машину настороженно. «Ну вот, и сюда добрались со своими инжекторами, мало им того, что переднеприводных с карбюратором в продаже не сыскать».

Еще бы – теперь на «шестерке» не будет милых сердцу и столь привычных

узлов: трамблера, механического бензонасоса с рычажком ручной подкачки, а главное, карбюратора. Человека, который хоть немного понимал бы в нем, можно найти повсюду. Ведь владелец «классики» привык делать все или почти все собственными руками.

А теперь – инжектор! Захандрит мотор – что делать с ним, мало кто знает.



Горловина узкая – только под высокооктановый бензин. Впрочем, при желании можно залить и «80-й» – с последующим ремонтом двигателя.



Пробег больше 10 тыс. км, а труба как новая – не коптит, значит, выхлоп чистый.

Датчики, форсунки, рампа, катализатор-нейтрализатор, электронный блок управления, «чек энджин» и коды неисправностей, на первый взгляд, лишняя головная боль!

Но, может быть, впрыск несет что-то полезное и владельцу?

С «ЦАРСКОГО» ПЛЕЧА

Компоненты системы питания позаимствованы у переднеприводных вазовских машин. Блок управления – «Январь 5.1», только со своими калибровками. Так проще и производителю, и потребителю. Воздушный и топливный фильтры, модуль зажигания тоже унифицированы. Ресивер – от впрыскового «низовского» мотора. Он одинаков на моторах 1,6 (ижевские «шестерки») и 1,45 л (вазовская «классика»).

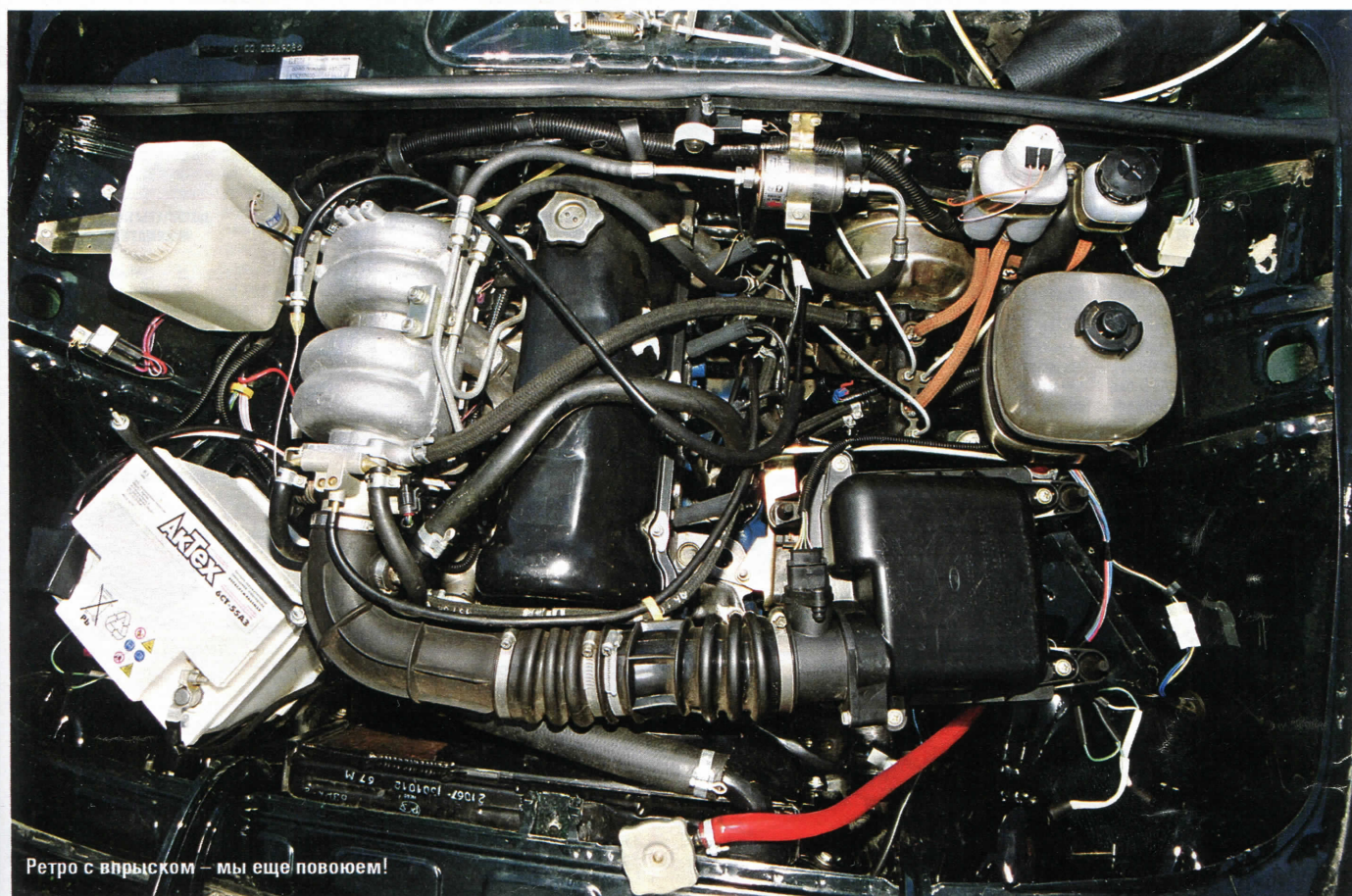
Датчик скорости установлен на коробке передач в месте присоединения троса спидометра, а последний подключен через переходник – так же, как на «Ниве» ВАЗ-21214.

Нейтрализатор в системе выпуска и адсорбер обеспечивают Евро II не только по выхлопу, но и по испарениям топлива.

Кстати, октановое число применяемого бензина не изменилось – АИ-92, ведь степень сжатия двигателя осталась прежней. Запрет лишь на этилированное топливо, впрочем, его в России почти не выпускают. Однако это не значит, что можно заливать «восьмидеся-



Во впрысковой «шестерке» еще и сиденья новые, заметно удобнее прежних.



Ретро с впрыском — мы еще повоюем!

тый» — датчик детонации на «классических» моторах не предусмотрен, его куда ставить (на блоках двигателей 2111, 2112 есть специальный прилив-утолщение). А зажигание попозже уже не сдвинуть — углы опережения теперь задает компьютер. Впрочем, расходы на эксплуатацию на «92-м» и «80-м» бензине практически одинаковы, если, конечно, заправляться естественным путем на АЗС, а не приворовывать.

Зато в плюсе у владельца «евро-шестерки» — отсутствие кнопки воздушной заслонки, а значит, необходимости терпеть ее перед каждым холодным пуском и после него, снижение трудоемкости и цены технического обслуживания. Смена воздушного фильтра теперь потребует через 30 тыс. км, а топливного — через 80. Но главное, конечно же, отсутствие забот с чисткой контактов прерывателя, регулировкой зажигания, настройками карбюратора и пресловутым «СО».

ЕДЕМ

Легким пуском двигателя владельцы «классики» не удивить: если карбюратор и зажигание отлажены, с этим проблем нет. Зато троганье с новым мотором выше всяких похвал — можно даже на второй передаче, причем легко, без добавления газа, достаточно лишь плавно отпустить педаль сцепления.

Уже с двух с половиной тысяч мотор отлично тянет, а если стартовать на полном дросселе, машина просто выстреливает, визжа буксующими на асфальте колесами.

Специалисты НТЦ ВАЗа подтвердили, что впрыск положительно повлиял на восприятие водителем характеристик

двигателя, несмотря на то что его номинальные показатели остались прежними. Так, максимальная мощность теперь достигается при 5200 об/мин, а не при 5400–5600 в карбюраторном варианте, а кривая изменения крутящего момента в зоне около 3000 об/мин образует горизонтальную «полочку», что опять-таки позитивно влияет на ездовые свойства.

Однако никакой, даже самый совершенный двигатель не сможет перехитрить законы аэродинамики. Современный легковой автомобиль с коэффициентом аэродинамического сопротивления, как у грузовика, — нонсенс, поэтому сколько «шестерка» ни молодится, а о душе думать все же пора.

ЗАМЕРЕННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВАЗ-21067

Показатель	
Выбег со скорости 50 км/ч, м	610
Максимальная скорость, км/ч	148*
Разгон с места до 100 км/ч, с	15,3
Расход топлива при 90 км/ч, л/100 км	7,3
Расход топлива при 120 км/ч, л/100 км	10,0

*Доводочные работы продолжаются, максимальная скорость по техническим условиям составляет 150 км/ч.

