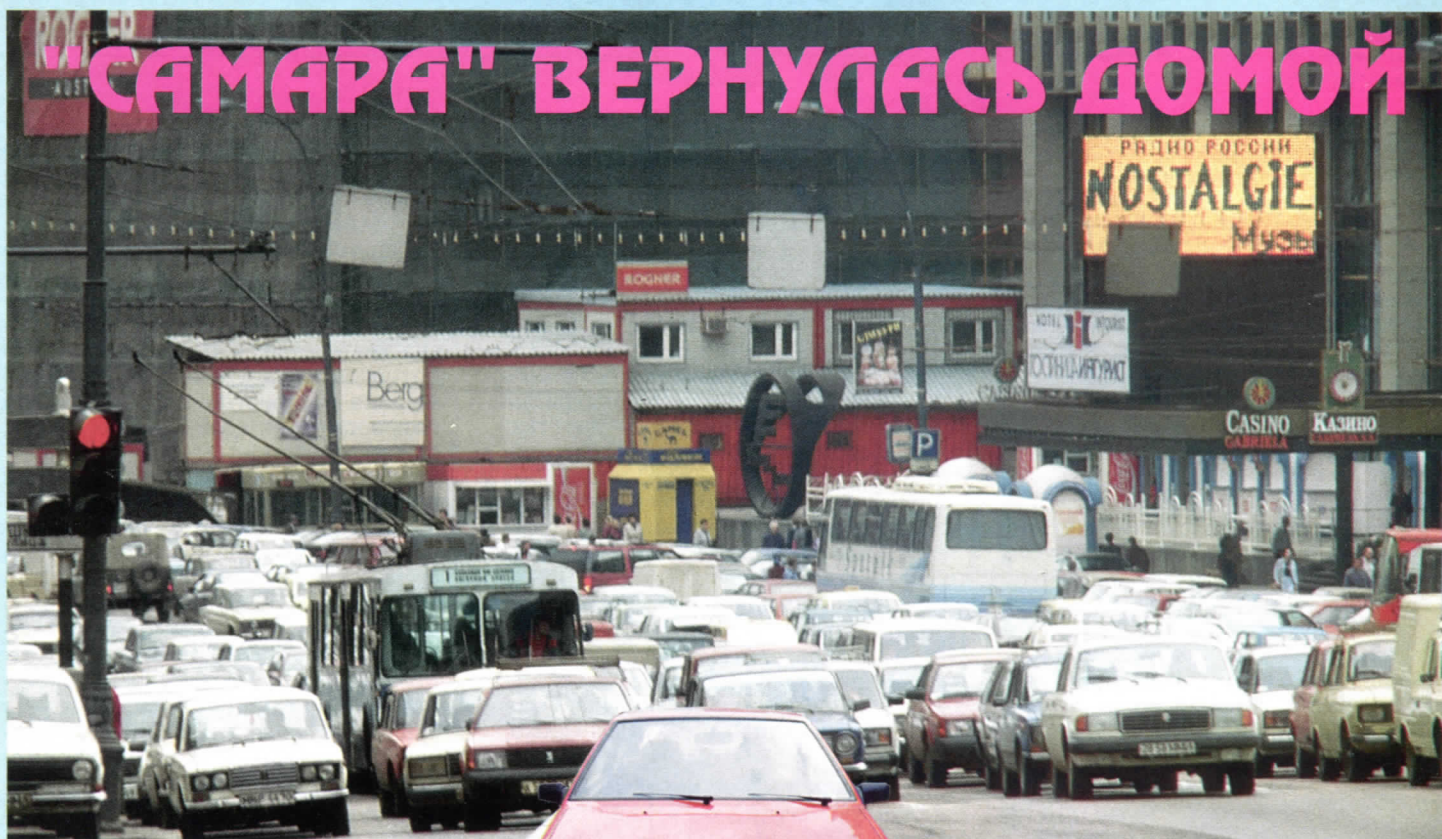


"САМАРА" ВЕРНУЛАСЬ ДОМОЙ



НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Салон. Первое, на что обращаешь внимание, — иное оформление панели приборов. Место привычного угловатого козырька над ними заняла изящная накладная округлой формы. И хотя сам спидометр, указатель уровня топлива, контрольные лампы остались прежними, создается впечатление, будто обод руля меньше ограничивает обзор, а показания приборов читаются легче. Следующее достоинство — салон выдержан в единой цветовой гамме. Мы привыкли, что в ма-



Отечественные автомобилисты необычайно терпеливы — прощают своим машинам любые недостатки. Близко к сердцу принимают проблемы родных заводов: раз производству нужна валюта, значит, все логично — лучшую продукцию продают за рубеж. Надо лишь немного подождать, а там, глядишь, и на внутреннем рынке выберут товар отменного качества.

У сотрудников "За рулем" недавно появилась возможность познакомиться с "восьмеркой" в одной из комплектаций, предлагаемых зарубежным покупателем. Резкспортный ВАЗ-21083 1992 года выпуска с пробегом 2000 километров только пересек границу и по российским дорогам еще не ездил. Чем же отличается "Лада-Самара" для них от "Спутника" для нас?

дальцев "восьмерок" — в машине заметно тише. В чем секрет — точно не знаем, однако на ходу нам довелось испытать блаженство. Заграничная "Самара" как бы "плотнее" своих отечественных сестер — оборудование, детали отделки салона значительно меньше громыхают от тряски на дорогах.

Кузов. Внешне отличия от стандартной продукции ВАЗа почти не заметны, но польза от них немалая. В передних колесных нишах установлены фирменные пластиковые подкрылки. Причем в отбортовке крыла нет винтов-саморезов, а следовательно, отверстий, просверленных в кустарных условиях. Обычно именно от этих дырочек ржавчина начинает активно расползаться по металлу. Локеры экспортной "восьмерки" надежно закреплены пластмассовыми поршнями.

Пристально рассмотрели "Ладу" со всех сторон — антикоррозийная защита вызывает восхищение. Днище, арки колес, лонжероны покрыты знаменитой мастикой "тектил". Внутренние полости и моторный отсек обработаны консервирующим составом той же фирмы. Два года заграничной жизни (по сути, стоянки!) на состоянии кузова не отразились — очагов ржавчины не обнаружили. Надеясь найти изъяны, разобрали дверь: внутри чисто и сухо, признаков коррозии нет. Это удивительно, поскольку

ку машину, вероятно, хранили в очень сыром гараже. Косвенный признак — характерный налет плесени на резиновых уплотнителях стекол и вздувшиеся пузырьки краски вокруг царапины на капоте.

Мелочи, мелочи, мелочи... как все же от них зависит общее впечатление! Под бачком омывателя приклеена полоска резины, чтобы он не протерся на сквозь и не ободрал эмаль до металла.

Двигатель. Традиционно слабый узел переднеприводных моделей Волжского завода — стартер. Наверняка владельцы "восьмерок" со стажем не раз меняли "бендиксы" в приборах болгарского или отечественного производства. Взыскательному западному потребителю, похоже, сразу предлагают качественный товар. В нашей "Самаре" установлен югославский стартер "Иск-

шинах для внутреннего рынка зачастую рьяная панель соседствует со светлой обивкой потолка, темно-синими сиденьями и черным рулем. В экспортной "Самаре" претензий к стилю нет. "Гражданская" ткань сидений, матерчатые вставки в облицовках дверей, велутиновые ковры, панель приборов, формованный пластик потолка, другие внутренние детали — все благородного серого цвета. Еще одна приятная мелочь — над первым рядом кресел возле штатного плафона рассеянного света расположен фонарик с узконаправленным лучом (подобные лампочки монтируют в туристических автобусах). В темное время суток пассажир может читать книгу, рассматривать карту местности, а женщины даже вязать: локальный свет не помешает водителю.

Наверное, мы удивим многих вла-

ра". Катушка зажигания тоже югославская, а вот воздухофильтр канадский. Но "гвоздь программы" — электромагнитный запорный клапан системы холодного хода карбюратора: вместо капризного отечественного здесь настоящий "Солекс" — изделие компании, которой мы обязаны появлением семейства карбюраторов ДААЗ-2108.

Пожалуй, этим и ограничены приятные сюрпризы, все остальное — лишняя головная боль для нашего автомобилиста. Кнопку подсоса для пуска холодного двигателя упразднили: воздушной заслонкой теперь управляет автоматическое устройство. Работает подобно термостату — к нему подведены два шланга от системы охлаждения.

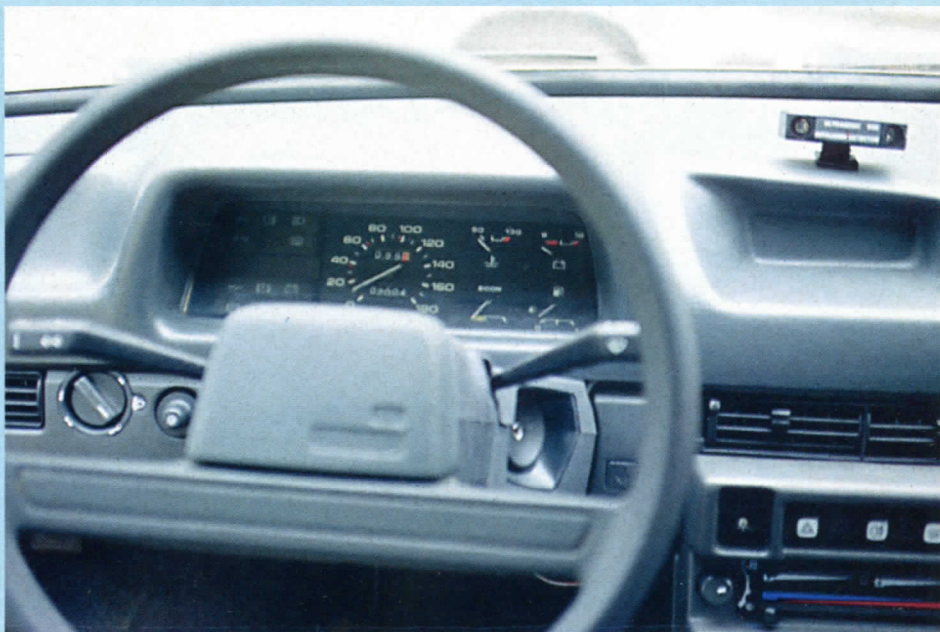
Замысел конструкторов понятен: по мере прогрева "Тосола" заслонка открывается. Хорошо задумано, только мотор сразу набирает около 4000 об/мин и надолго "зависает" в таком состоянии. Прохожие испуганно шаркают, а знатоки участливо предупреждают: не губи двигатель! Метод борьбы с "перекрутом" прост: резко ударить по педали газа. Двигатель взвояет еще сильнее, зато потом обороты немного упадут.

Простому автомобилисту трудно разобраться без инструкции в назначении дополнительных шлангов, проводов, трубочек, опутывающих карбюратор. Этот лабиринт — устройство для снижения токсичности выхлопных газов. Система сложна и заслуживает отдельной публикации (ее вы увидите в одном из ближайших номеров журнала). Необычайно коварное новшество работает только с неэтилированным бензином. В противном случае сначала засорятся датчики, а следом начнет давать перебои управляющая электроника.

Результат — машина откажется ездить. Наш совет — если вы приобрели автомобиль с системой снижения токсичности, найдите специалиста и отключите ее. Но все равно, она еще долго будет напоминать о себе. Дело в том, что бензин без тетраэтилсвинца за рубежом заправляют с помощью специальных топливных пистолетов, с тонким "стволом". Горловины баков отличаются от привычных, чтобы случайно не залили этилированный. Экспортная "Самара" отвечает западным нормам — на отечественных колонках ее не заправить. Нужно либо выточить насадку-переходник к нашему пистолету, либо заменить горловину на стандартную.

Много сил и средств потрачено на переделку "вазовских" машин. Правда, капризный заграничный потребитель упрямо отдает предпочтение "фольксвагенам", "тойотам" и "ситроенам", а экспортные "лады" все чаще возвращаются домой. Так может, не стоит делить покупателей на наших и не наших? Здесь, в России, тоже нужны хорошие автомобили. Пусть с обычной топливной системой, но комплектные и тщательно собранные.

В. КРЮЧКОВ



Панель приборов с новой накладкой, безусловно, привлекательней, чем штатная. Правда, качество материала и способ крепления оставляют желать лучшего.

Система снижения токсичности, полуавтоматический привод воздушной заслонки не прибавили надежности и без того капризному карбюратору ДААЗ-2108.

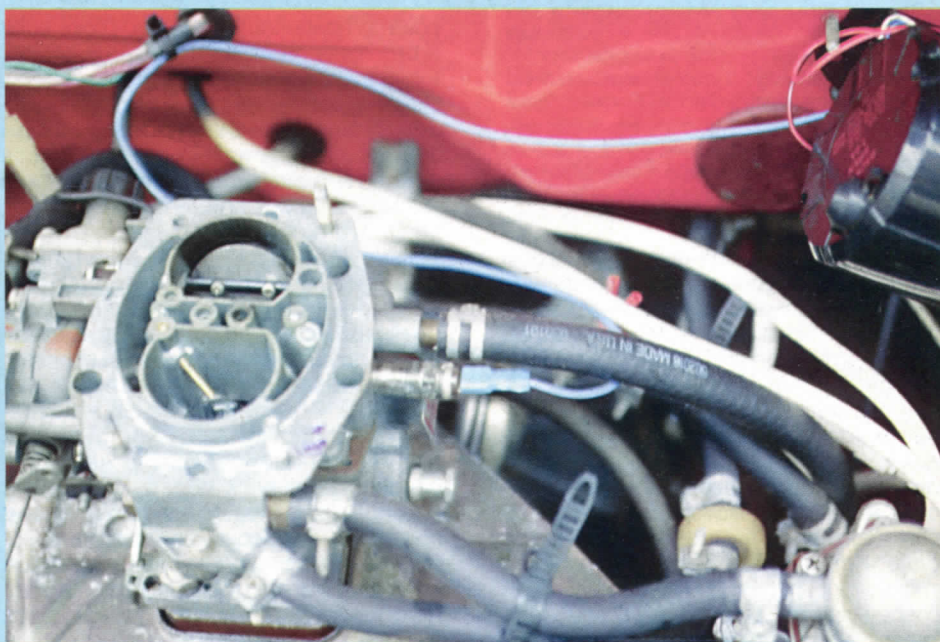


Фото В. Князева,
В. Крючкова



Надпись на лючке бензобака напоминает, что можно заливать только неэтилированный бензин. В горловине установлен клапан, ограничивающий диаметр заправочного пистолета.