



Самара и Самара 2 в деталях. Своя рубашка.

Анатолий Сухов

[Опубликовано в №05.2006](#)

Два десятка лет на конвейере для автомобиля – вечность. Но, похоже, не для «восьмого» семейства ВАЗ. Спрос на эти модели по-прежнему высок, несмотря на их удорожание, падение качества и приток на рынок как своих, так и зарубежных конкурентов.



Расширительный бачок – расходный материал. Трещина обычно образуется на стенке, прилегающей к кузову, – течь заметить непросто. Порой не выдерживает нагрузок и крышка бачка.

За что же так любят «самары»? Во-первых, за простоту и ремонтпригодность. Во-вторых, за неплохую динамику и острый руль – управляетя старушка куда точнее, чем ее преемница «десятка». В-третьих, ходовые запчасти можно найти даже в уездном городишке, да и цены на них божеские. Например, проставки под стойки задней подвески для «восьмерки» зачастую почти вдвое дешевле, чем «десяточные». А детали-то одинаковые! Нет проблем ни с инструментом, ни с литературой.



Парадокс: монтажный блок поселили в самом грязном месте, тонкая трубка слива из короба быстро забивается.

Впрысковые моторы перестали быть пугающим «черным ящиком»: с одной стороны, появилось немало портативных и недорогих тестеров, с другой –

подтянулось качество комплектующих. Ну а остальные агрегаты проверены многолетней эксплуатацией, и в случае чего бывалые подскажут.

Известны и недостатки: теснота на заднем сиденье, гремучие обивки салона, отсутствие ГУР, ABS, подушек безопасности. Но главное – нестабильное качество сборки: «плюс-минус». Кому плюс – повезло, а с минусом – надежда только на гарантию. Производитель дает 2 года или 35 тыс. км, дилер может продлить срок до 3 лет или 60 тысяч.

ВСТРЕЧАЕМ ПО ОДЕЖКЕ

Зазоры между панелями в палец шириной для отечественных машин, увы, норма. Не исключение и «Самара». Машин 80-х годов с «коротким» крылом и пластмассовой «мордой» (не очень эстетично, зато практично) сегодня почти не осталось. А вторичный рынок пополняют рестайлинговые «самары-2» (см. Историю модели). У них свой капот с «клювом», который нередко приоткрыт даже при исправном и отрегулированном замке. Виною тому отвалившийся каркас капота, который обычно отрывают сами владельцы или нерадивые сервисмены, пытаясь силой открыть заевший замок (чаще всего кустарно установленную противоугонку).



Датчики уровней – вечная беда ВАЗа: ненадежны, к тому же система опрашивает их лишь один раз, при включении зажигания. Если масло или «Тосол» вытекут на ходу, «умная электроника» узнает об этом в последнюю очередь.

Более распространенный кузовной дефект – облезание краски с накладок дверей и бамперов. Пятна неокрашенной пластмассы проступают через два-три года эксплуатации. Здесь важно не пропустить начало процесса, чтобы вовремя воспользоваться гарантией. Подсказка: лучше всего, если дилер обслуживает не только отечественные авто, но и иномарки – тогда ваш автомобиль почти наверняка окрасят по импортной технологии каким-нибудь «шпицхекером» (участок малярки обычно один). Хуже, что пластиковые молдинги не только облезают, но и отклеиваются. Лечится это также по гарантии и совсем несложно: нужно лишь тщательно подготовить поверхности и взять хороший двусторонний скотч (в сервисах используют 3М). Теперь захочешь – не оторвешь, только вместе с краской.



Этот блок ИТЕЛМА «уснул» и больше не проснулся. В отличие от саратовских блоков, такие не перепрошиваются.

Кузова «самар-2» неплохо сопротивляются коррозии, в целом на уровне их предшественников. Однако среди машин 2003–2004 гг. попадаются неудачные экземпляры: у них развивается точечная коррозия капота и рамки ветрового стекла. От нее спасает только тщательная зачистка язвочек, при необходимости их шпатлевка и окраска всей детали. Лучше всего держится металлик: слой покрытия толще, снаружи – прочный лак, который и поцарапать непросто, и обновить легко – цвет подбирать не нужно.



С другой же стороны – слив в несколько раз шире. Здесь сухо, чисто и много места... но так просто блок сюда не переместить. Остается следить за чистотой.

Европанель куда симпатичнее прежнего коробчатого «торпедо», но до идеала далека. По-прежнему на фоне тихого двигателя хорошо слышны ее скрипы и бухи. Снимать и устанавливать панель лучше в теплом помещении, но и тогда есть риск обломать хрупкий крепеж. Примерно того же качества формованные обивки дверей. Впрочем, не стоит придираться – рукастому хозяину вполне по силам эти проблемы. И не будем забывать главное: пока это самый дешевый переднеприводный автомобиль в своем классе.

ГДЕ ТОНКО, ТАМ И РВЕТСЯ

Сегодня на «самары» устанавливают впрысковый полуторалитровый восьмиклапанный мотор, почти повторяющий прежний карбюраторный вариант. Тот, в свою очередь, ведет родословную от 1,3-литрового двигателя, который четверть века назад доводила еще фирма «Порше». В начале 90-х выпускали и 1,1-литровые моторы, в основном на экспорт. Главное достоинство 1500-кубового – двигатель не страдает при обрыве ремня ГРМ, что нередко случается уже при пробеге 50–60 тыс. км – задолго до регламентных 75 тысяч. Периодичность ТО сегодня составляет 15 тыс. км, но для подержанного автомобиля лучше придерживаться старых рекомендаций – 10 тыс. км, а ремень менять на 60-й тысяче или перед дальней поездкой даже на 50-й. Одновременно не забудьте установить новый ролик. К 150–200 тыс. км порой возникает люфт в подшипнике помпы, при замене ремня обратите внимание и на нее. Обрыву ремня способствуют смолистые отложения на клапанах из-за «хорошего» бензина. Удалить их поможет промывочная жидкость (их сейчас немало), которую подают прямо во впускной коллектор через вакуумный шланг.



Силовые клеммы генератора на новых машинах затянуты слабо – искрят, плавится проводка. Не поленитесь подтянуть крепеж.

На «маленьких» моторах при обрыве ремня поршни встречаются с клапанами, поэтому там его стоит менять в интервале 40–50 тыс. км. Зато они менее склонны к перегреву, а срок службы до ремонта примерно одинаковый: 120–130 тыс. км до первой замены колец, 220–240 – до второй. Одновременно меняют и маслосъемные колпачки. С хорошими маслами и фильтрами валы и ЦПГ выдерживают 300–400 тыс. км. Однако некоторые моторы сходили с конвейера с врожденными дефектами (особенно в 2002–2004 гг.), но те, как правило, проявлялись уже к 20–50 тыс. км.

!рiос8!Склонность полуторалитрового двигателя к перегреву наиболее заметна у впрыскового варианта. Первые партии моторов вообще кипели как самовары: то вылетала пробка расширительного бачка (напомним, что именно в ней клапаны, регулирующие давление в системе), то лопался сам бачок, то слезал с патрубка нижний шланг радиатора (видимо, затянуть как следует неудобный хомут не могли даже на конвейере). Сегодня проблема не так остра, но полностью не изжита. Расширительные бачки – по-прежнему расходный материал.



От такой лампочки впору сойти с ума – при торможении загораются «габариты». Два усика разных нитей замкнулись между собой. Может, стоит их делать попрочнее?

На морозе восьмиклапанник заводится хорошо. Отказы вызваны обычно либо неисправными свечами (рекомендуется менять их на каждом ТО), либо заклиниванием регулятора холостого хода (РХХ) в закрытом положении. Если мотор не пустился с первого раза, при втором пуске слегка нажимаем педаль газа (имитируем работу РХХ). Если и это не помогло, в третий раз продуваем цилиндры, полностью нажав педаль. Мыть моторный отсек водой под давлением категорически не рекомендуется: двигатель боится грязи куда меньше, чем разъемы – воды.



Кардинально решить проблему поможет моторчик от «Дэу-Эсперо» – у него вазовский размер.

В последние годы датчики системы впрыска стали отказывать реже. Чаще других выходят из строя датчики положения дроссельной заслонки (ДПДЗ) и массового расхода воздуха (ДМРВ). Последний чувствителен к загрязнению, поэтому вовремя меняйте воздушный фильтр и не запускайте ЦПГ: частички нагара и капли масла из системы вентиляции – внутренние враги ДМРВ. Иногда работоспособность датчика удается восстановить, промыв его нити очистителем карбюратора.



Реле стеклоочистителя и аварийной сигнализации крайне ненадежны – нередко отказывают на первых тысячах километров. Вместо них подойдут иномарочные (например, от «Фольксвагена»); при необходимости перекоммутируйте разъемы.

С 2004 года электрический бензонасос стал доступнее: наконец-то, в полу догадались вырезать лючок, через который его можно не только увидеть, но и достать, не снимая бак. Если не хотите менять отказавший насос к 50–60 тыс. км, на 30–40 тыс. км извлеките его и замените фильтрующую сеточку или, в крайнем случае, очистите ее.

ТОЧКА ОПОРЫ

Подвеска «самар» хорошо известна и не претерпела изменений с рестайлингом. Все так же отслаивается резина от верхних опор стоек, все так же трескаются от ударов алюминиевые кронштейны растяжек. Но это цветочки: родные опоры можно заменить на SS-20, а «гонщикам» порекомендуем установить стальные кронштейны и о них забыть. В остальном же – никаких проблем. И простор для тюнинга: кто только не делает патронов амортизаторных стоек и пружин, тормозных колодок и дисков, распорок между чашками подвески и бог знает чего еще!



Европанель добавила комфорта зрительного, но шумы остались. Регулируемая по высоте рулевая колонка – очень нужная мелочь.

Впрочем, кое-что порекомендуем и для повседневной езды. Например, импортные задние цилиндры и чугунные тормозные барабаны позволят надолго забыть о пугающих вибрациях при торможении.

НАУКА О КОНТАКТАХ

Электрооборудование нельзя отнести к сильным сторонам «Самары». Мелкие дефекты заметно осложняют жизнь водителю – как на дороге, так и при техосмотре. Постоянно перегорает «тормозная» спираль двухнитевых ламп задних фонарей (многие по незнанию пытаются установить туда и однонитевые). Не горят фонари также из-за плохого контакта патрона лампы с гибкой платой. Со временем ее дорожки совсем истираются, и фонарь приходится заменять.



Под угрозой и «центр связи» всей электрики – «черный ящик». Он расположен в самом сыром месте автомобиля – на полке воздухопритока. Не ленитесь прочищать сливное отверстие рядом с ним, иначе реле и контакты окажутся в воде. Не забывайте просушивать пол салона: жгут, проходящий рядом с водителем сиденьем, тоже в зоне риска.

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ

Работа	Периодичность, тыс. км
Замена масла в двигателе	15
Замена топливного фильтра	30
Замена воздушного фильтра	30
Замена фильтра вентиляции салона	15
Замена свечей зажигания	30*
Замена масла в МКП	30
Замена охлаждающей жидкости	75
Замена тормозной жидкости	45
Замена ремня привода ГРМ	75
Проверка и регулировка зазоров в приводе клапанов	45
Проверка и регулировка углов установки колес	30

**При ухудшении характеристик интервал может быть уменьшен.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ У ДИЛЕРА, руб.

(включая расходные материалы)

ТО-1: замена моторного масла и фильтра, осмотр ходовой части, подвески, рулевого управления, тормозной системы, диагностика системы управления двигателем	3000–3500
Расширенное ТО-2: дополнительно – замена ремней ГРМ и генератора, всех эксплуатационных жидкостей, фильтров, тормозных колодок, регулировка клапанов, углов установки колес	10 000–12 000

В целом же по уровню надежности «Самара» даст фору некоторым иномаркам, в первую очередь за счет простоты конструкции. А вот запчасти, к сожалению, нередко приходится искать у тех же немцев, итальянцев или корейцев. Подробнее – в подписях к фото.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- 1984 год. Начало производства трехдверного хэтчбека ВАЗ-2108.
Двигатель мод. 2108: Р4, 1,3 л, 47 кВт/63 л.с. Привод – передний, М4.
- 1987 год. Начало производства пятидверного хэтчбека ВАЗ-21093.
Двигатель мод. 21083: Р4, 1,5 л, 51 кВт/70 л.с. Привод – передний, М5.
Двигатели и КП переднеприводных моделей [ВАЗ](#) взаимно унифицированы.
- 1990 год. Начало производства седана ВАЗ-21099 с двигателем ВАЗ-21083. Выпускаются карбюраторные двигатели с микропроцессорной системой управления (удовлетворяющие нормам токсичности США 1986 г.). Двигатель мод. ВАЗ-21081: Р4, 1,1 л, 40 кВт/54 л.с. (в основном для экспорта).
- 1994 год. ВАЗ-2108-91 с роторным двигателем (Ванкеля) мод. ВАЗ-415: 1,3 л, 103 кВт/140 л.с.
- 1997 год. Начало сборки ВАЗ-2115 (преемник ВАЗ-21099) в ОПП ВАЗа.
- 1999 год. В Сызрани освоен выпуск ВАЗ-21093.
- 2000 год. Сборка первых ВАЗ-2114 (преемник ВАЗ-2109) на ВАЗе.
- 2001 год. Сборка первых ВАЗ-2113 (преемник ВАЗ-2108). На часть ВАЗ-21093 и ВАЗ-21099 устанавливается впрысковый двигатель мод. ВАЗ-2111: 1,5 л, 52–56 кВт/70–76 л.с.
- 2003 год. [ВАЗ](#) прекращает производство ВАЗ-2108.
- 2004 год. [ВАЗ](#) прекращает производство всех «самар», полностью переориентировавшись на «самары-2». Начало массового выпуска ВАЗ-2113. Серийное производство ВАЗ-21093 и 21099 на ЗАЗе. Часть украинских «самар» оснащают мелитопольскими инжекторными двигателями 1,3 л, 52 кВт/70 л.с