

По сообщениям информированных источников, Ваз выпустил, наконец, первую партию "самар" с впрыском топлива для российского рынка. В редакции такой автомобиль уже два года проходит потребительские испытания. Сейчас, когда кто-то только задумывается, что выбрать, что лучше – "впрыск или карбюратор", мы выскажем кое-какие соображения на эту тему.



Сразу оговорюсь, что выражаю мнение не всей редакции, а свое собственное. С одной стороны, это как бы дистанцирует меня от авторитета журнала, с другой – я прочно становлюсь на позицию рядового автомобилиста, которому (в отличие от журнала), в случае чего, не приходится рассчитывать на помощь светлых умов Ваз и "Дженерал моторс". За доказательствами далеко ходить не надо – владельцы реэкспортных впрысковых "лад" свои проблемы решают самостоятельно, а Ваз, по-моему, до сих пор не верит в их существование. Нашей машине повезло – она остается под присмотром заводских инженеров, которым, надо сказать, мы совсем уж скучать не даем (ЗР, 1997, № 4).

Итак, допустим, у меня есть "икс" миллионов рублей, на которые я хочу купить новую "восьмерку" с полутуралитровым мотором. Известно, что если к "икс" я прибавлю два, то смогу купить машину с впрыском, откалиброванным под российские нормы, то есть способным работать на отечественном бензине, с нашими маслами, герметиками и т. д. Вопрос – стоит ли это делать?

Да, потому что двухлетний опыт общения с редакционной "впрыснутой" машиной заставил привыкнуть ко всему хорошему, что в ней есть. В первую очередь, к отсутствию карбюратора и всех проблем, с ним связанных. Ни тебе промывки, ни регулировки – ничего. Проверка на токсичность выхлопа вызывает только положительные эмоции, содержание СО в отработавших газах не меняется – всегда законный 1%. Двадцать четыре месяца исполнительная часть впрыска (все, кроме контроллера – "мозга" системы) исправно работает, не заставляя вспоминать о себе. А ведь система впрыска – это не только подача топлива, но еще и управление зажиганием. Соответственно и здесь отпали проблемы, связанные с механическим распределителем: не к чему хлопотать о регулировке угла опережения зажигания.

Да, потому что езда на "восьмерке" с впрыском имеет приятные особенности. О них журнал неоднократно рассказывал (ЗР, 1995, № 10; ЗР, 1996, № 4; ЗР, 1997, № 4), поэтому только перечислю их кратко. Ехать можно сразу, без утомительного прогрева; мотор "тянет" на низких оборотах лучше, чем карбюраторный вариант; при ошибочном включении повышенной передачи не бывает ни детонации, ни рывков, никаких проблем с пуском двигателя; экономичность.

Нет, потому что есть особенности, и неприятные. "Восьмерка" приобрела некоторую замедленность реакций, стала более плавной, если не сказать – вяленькой. Резкость, подхват полутуралитрового мотора после 3000 об/мин сгладились; возможно, это компенсируется

выросшим крутящим моментом на низких оборотах, но по ощущениям разгон немного ухудшился. Карбюраторные "восьмерки" резвее; если считаете, что я не прав – см. начало статьи.

Ни да, ни нет, потому что автомобиль с компьютерной системой управления двигателем (а впрыск справедливо называют и так) временами преподносит водителю необычные ощущения. Например, собственной отстраненности от процесса управления, когда выполняешь функции не шофера, а, скорее, оператора. Ускорение или замедление машины зависят не только от водителя, но и от компьютера, который, как всякий разумный агрегат, насилия не любит и команды опера..., тьфу, человека за рулем оценивает иногда критически. Я уверен, что маленькую паузу между нажатием педали газа и ощутимым ускорением выдерживает именно компьютер, и едва ли не специально, из "злорадства", прикрываясь требованиями экологии. Тут вспоминаешь: "Машина думать не может, машина должна ездить!"

Нет, потому что программа, по которой работает компьютер – правая рука (если не полушарие мозга) водителя, – похоже, далеко от совершенства. Напомню, что ныне эта программа целиком российская, а первоначально за нее взялись с помощью "Дженерал моторс". На прежнем варианте удалось поехать немного – компьютер захандрил к 10-й тысяче, но воспоминания о себе он, как говорится, оставил самые теплые. Алгоритм партнеров придавал "Самаре" дополнительные резвость и тяговитость, но сам "мозг" оказался недолговечен.

Наши контроллер и программа "Январь-4", которыми комплектуют серийные "самары", работают надежнее, но... о резвости уже сказано выше, а еще в числе недостатков – сугубо карбюраторный "пробал" при разгоне полупрогретой машины. Это, по всей видимости, огрех в программе.

Вентилятор, который на машине с впрыском включается не датчиком, а тоже контроллером, на нашем автомобиле временами капризничает. Из-за ненадежного контакта или сбоя в алгоритме – подручными средствами определить не смогли.

Мне приходилось ездить на иномарках – одноклассниках "Самары". Признаться, их система управления мотором, от которой зависит "характер" автомобиля, вызывала более приятные эмоции.

Нет, потому что обоснованное выше недоверие к компьютеру некому развеять. Приобретенная по случаю на Вазе книжка по диагностике и ремонту системы впрыска "Самары" (на ней, представьте, написано – "перевод с английского!"), боюсь, в Москве остается единственной, если не считать ксерокопий, за которыми к нам в редакцию приезжают даже из Минска. Долго ли еще журналу оставаться единственным информатором и пропагандистом впрыска? Пора бы заводу позаботиться о литературе для владельцев и механиков.

А что делать, если случилась неисправность? Конечно, впрыск весьма надежен, многие отказы парируются самой системой, но работа ее при этом ухудшается. Я-то знаю в Москве три места, где впрыску могут вернуть утраченное здоровье (фирма "Элкар" и АО "ЭГА" – структуры отнюдь не вазовские, и СТО Ваз в Люблино), а что делать вологодцам, пермякам, омичам? Разве что идти на поклон к представителям "Дженерал моторс", благо, наша система так напоминает заокеанскую по датчикам и механизмам.

Да, потому что все вышперечисленное можно отнести к болезням роста многообещающего дитяти. Карбюратор свой век отживает, с трудом укладываясь в современные (не говоря уж о перспективных) экологические нормы, требования к надежности и т. д. Пока для автомобильных двигателей не придумали лучшей системы питания, чем электронный впрыск.

Вывод. Аргументов "за" и "против" примерно поровну; их можно набрать и больше – соотношение "50 на 50" не изменится. Себе, пожалуй, я выбрал бы "Самару" со впрыском – решающим стал последний аргумент и возражения к предпоследнему. Подозреваю, что окончательно склонить потребителей в пользу впрыска по силам только заводу-производителю. Серьезно ли долгожданное начинание Ваз – выход на внутренний рынок с впрысковыми машинами, обеспечит ли он их сервисом и запчастями? Пока вопрос открыт, и мы вновь вернулись к исходному: скажите, Ваз, так стоит ли покупать ваш впрыск?!

Антон ЧУЙКИН