



## "САМАРА"

Модель – ВАЗ-21083-20; изготовитель – "АвтоВАЗ"; год выпуска – 1995, май; в эксплуатации – с июля 1995; пробег на момент отчета – 80 тыс. км; предыдущие публикации – ЗР, 1997, № 4, 7.

"Пока все нормально" – так мы оцениваем состояние машины с пробегом 80 тыс. км. Естественно, слово "пока"стораживает (хотя так можно сказать о любом автомобиле, в том числе с нулевым пробегом). Чтобы внести определенность, подвергнем ревизию системы и узлы автомобиля.

Главное, что отличает нашу "Самару" от большинства других – **электронный впрыск топлива**. С него и начнем. Рассуждая, стоит ли покупать "восьмерку" с впрыском, я уже приводил аргументы и "за", и "против" этой системы (ЗР, 1997, № 7). С тех пор мало что изменилось – бортовые системы в целом работают "штатно", самочувствие компьютера в норме.

Лишь иногда при холодном двигателе неожиданно включается лампа "Check engine" ("проверь двигатель") – и спустя минуту-другую также неожиданно выключается (а должна вспыхивать на секунду при включении зажигания, и только). Очевидно, где-то в системе возникает так называемая непостоянная неисправность; где, когда и какая, нам еще предстоит выяснить. Главное, что нормальной эксплуатации машины это не мешает.

Правда, прошлой осенью электроника, хоть и другая, заставила поволноваться. Точно к окончанию гарантийного срока вышла из строя сигнализация, или, по-современному, охранная система "Сикура". Это дало повод усомниться в надежности подобных штук и взяться за материал об отказах сигнализаций, который вы скоро увидите в ЗР. А выглядело все так. При постановке на охрану сирена хрюкнула, и "Сикура" отключилась, но не просто так, а заодно заблокировав несколько бортовых электроцепей. Это было совершенно правильно с ее стороны: "умираю, но не сдаюсь", – но представьте себе мое положение. На карбюраторном авто-

мобиле среди немногочисленных проводов можно найти "ложный" или, на худой конец, проложить новую цепь, чтобы оживить мотор. Проводка нашей "Самары" намного разветвленнее, и какая именно цепь "закорочена", разобраться без подготовки почти невозможно. Симптомы выглядели так: при включении зажигания загоралась лампа "проверь двигатель", не срабатывал (не жужжал) бензонасос и двигатель, естественно, не пускался. Стартер, впрочем, работал.

Понимая, что с "жучками" сигнализации вряд ли разберусь, решил продиагностировать систему



впрыска – авось найду обрыв проводов или еще какую каверзу охраны. Начал, естественно, с того, что замкнул выводы "А" и "В" (они рядом в горизонтальном ряду колодки диагностики) и прошел по алгоритму, предложенному ВАЗом в книжке "Система распределенного впрыска топлива" (библиографическая редкость!). Контрольная лампа не отзывалась на все воздействия, и пришлось сделать вывод, что эту "помеху" сигнализации одолеть мне не под силу. Иначе нужно было согласиться с тем, что неисправно "запоминающее устройство калибровок", важнейшая часть контроллера впрыска, и его надо менять. Единственное, что уда-

Антон ЧУЙКИН

лось в конце концов сделать – пустить бензонасос, подав питание на его реле (вернее, на красный предохранитель, расположенный рядом с колодкой диагностики). Двигатель все равно не пускался, и пришлось признать поражение – добираться к редакции на буксире, вызывать специалиста по охранам системам и т.п. Машину "оживили" (впрыск от причуд сигнализации не пострадал), проблем больше не было, но представьте, что эта неприятность приключилась бы вдали от дома...

Несколько раз приходилось выручать автолюбителей-коллег, эксплуатирующих такие же "самары". Основная проблема, повторяюсь, – отсутствие литературы, элементарных руководств по эксплуатации впрысковых машин. Две книги, изданные ВАЗом и по случаю купленные нами в Тольятти, не решат затруднений сотен и тысяч владельцев "самар". Специалистов тоже не густо – мы обычно обращаемся непосредственно на завод, а как быть остальным? Надеемся, производитель автомобилей с впрыском озаботится этими вопросами и даст нам знать.

Других проблем с двигателем вообще и с системой впрыска в частности не было.

**Трансмиссия**, сохранив пока все "родные" узлы, служит исправно ("бесперебойно доставляя крутящий момент к колесам"). Сцепление (вопреки традиции, сложившейся у редакционных машин) пока не нуждается в замене – думаю, проходит еще тысяч 20, до круглого числа на спидометре.

**Подвеска**, очевидно, скоро придется расстаться с некоторыми деталями, прослужившими 80 тысяч, и обзавестись новыми. Явно посторонний "бух" слышен справа при проезде выбоин – обычно так дает о себе знать изношенная шаровая опора. Амортизаторы уже не соответствуют занимаемой должности – машина стала хуже держать дорогу, пора подумать о замене. Немного "подсели" задние пружины – видимо, сказались частые поездки с грузом.

**В рулевом управлении** некоторое беспокойство вызывает возраст наконец-

ников тяг – обычно они служат как раз 75–100 тыс. км. Тем более, что при энергичном вращении руля появился некий намек на стук, так что, когда займемся подвеской, профилактически поменяем и наконечники. Заодноотрегулируем рулевой механизм, если потребуется.

**К тормозам** есть претензии. Ну почему, поставив новые передние тормозные колодки на заводе, приятно удивляешься возросшей эффективности торможения? Напрашивается ответ – потому что прежние колодки (егорьевские, если верить штампу и уверениям продавцов солидного магазина), не изношенные и наполовину, были, как бы это помягче сказать... в общем, плохими! К слову, мы уже дважды нарывались на низкокачественные детали, делающие опасной любую поездку. Теперь, воленс-ноленс, покупаем импортные колодки – дорогие, но обеспечивающие эффективное замедление.

**Колеса** мы к зиме сменили. Всесезонные "Матадор MP12" были хороши, но уже

подызносились (пробег 35 тыс. км), да и зиму обещали снежную. Их мы отложили до весны, а на "восьмерку" поставили шипованные "Гиславед-Норд Фрост II" (ценой \$75 за штуку). Настоящие зимние шины из Скандинавии смело въехали в русский снег и пока заслужили только похвалу. Но выводы делать рано – поговорим о шинах в конце сезона, после достаточного пробега.

Мелкие неприятности доставляет **электрика**. Кончился срок безотказной работы электровентилятора системы охлаждения, "дворников", обогрева заднего стекла, стоп-сигналов... Чтобы включить вентилятор, надо крепко стукнуть кулаком по блоку предохранителей; стеклоочиститель требует ласкового подергивания штекерной колодки того же "черного ящика"; обогрев заднего стекла заработает, если пошевелить "ножки" предохранителя № 4... Вы догадались, в чем дело? Ну, конечно, дала о себе знать вечная сырость у блока предохранителей. Многие выводы позеленели, контакт в электроцепях вре-

менами нарушается – вот вам и отказ. Пока мы обошлись малыми средствами – расстыковали и почистили все штекерные колодки, к выводу блока, отвечающему за "дворники", подвели отдельный провод с новым разъемом взамен разрушенного коррозией. Сбои в работе электрооборудования стали редкими, хотя мы и не вернули полную работоспособность "черному ящику", а лишь отсрочили его кончину. Что ж, и на том спасибо.

Напоследок, как обычно, осмотрим **кузов**. Он, конечно, немного потускнел, "приобрел" несколько царапин и сколов, но не заслужил худого слова. Репутацию "Самары" как крепкого, устойчивого к коррозии автомобиля могу только подтвердить.

Два с половиной года, 80 тысяч... Думаю, мы на пороге первых, пока небольших ремонтных затрат. Общепринятые сроки службы отдельных деталей наша "восьмерка" до сих пор слегка перекрывала. Мне нравится надежный ее характер; думаю, он не испортится в этом году.