

ТОЧКА НАД

Samara
1500 I



Накатав на "восьмерке" за четыре года 128 тысяч, мы отправились в Тольятти, чтобы с помощью специалистов ВАЗа определить состояние автомобиля, отработавшего ресурс.

Максим САЧКОВ, Антон ЧУЙКИН. Фото Сергея Мишина и Владимира Трусова



Срок службы "самар", установленный заводом, — 8 лет или 120 тысяч километров. Стало быть, пришла пора приступить к последнему этапу испытаний — полной разборке автомобиля, оценке износа узлов и деталей, прогнозам на будущее. Напомним: ранее подобной процедуре подвергли Ерему — "Москвич-214122" (ЗР, 1999, № 4). Теперь настал черед Вишенки (так мы между собой называли "восьмерку" — за цвет, миловидность и покладистый характер).

Условия эксплуатации мало чем отличались от тех, к которым привыкли вишенкины братья и сестры: ночевки под открытым небом и ежедневная работа. На московские дороги пришлось около 60% пробега, остальное — загородные поездки разной протяженности. Мы никогда не делали скидок на якобы нежную систему питания (впрыск) и заезжали при необходимости на первую попавшуюся АЗС, благо отсутствие нейтрализатора позволяло заправляться и этилирован-

ным топливом. Невзирая на рекомендации в заводских руководствах использовать для впрысковых машин только АИ-95, мы изначально кормили Вишенку "девянносто первым". Кстати, вот-вот ВАЗ внесет изменения в инструкции, разрешив заправляться бензином АИ-91...95; это официальная информация, так что вы можете спокойно следовать нашему примеру.

А вот маслом мы двигатель баловали, каждые 15 тысяч заливая свежую импортную "синтетику" или "полусинтетику" вязкостью 10W40 класса качества SH по API. Остальные эксплуатационные материалы — обычные отечественные, техобслуживание — по сервисной книжке.

В таблицу 2 сведены почти все ремонты, ранее потребовавшиеся Вишенке. Мы исключили лишь кузовные работы и обслуживание после теста тормозных колодок на 85-й тысяче. Итак, преодолев установленный ресурс, "восьмерка" вернулась на ВАЗ...

Система управления двигателя
Впрыск, как самой интересной системой "Самары", были посвящены почти отчеты об эксплуатации. Нам остается только повторить — ни одного серьезного от за весь пробег! На 83-й тысяче систем новили, установив новые блок управления (М 1.5.4), датчик расхода воздуха (неме "Бош" HFM-5), ресивер, полукорпус воздушного фильтра, жгут проводов и распределитель 2110. Старые детали работали исправно тогда ВАЗ переходил на модернизированный впрыск, и мы попали в число первых испытателей. Ныне подобные моторы — 2111 — стали массовыми. Правда, в отличие от нашего, в их системах используют комплектующие, произведенные в Р



сил, чтобы разгонять Вишенку до близких к паспортным скоростям.

Разобрав мотор, мы готовы были пожалеть о содеянном. Не будем утомлять вас перечислением всех систем, допустимыми и реальными значениями износов: по оценке заводских мотористов, износ деталей двигателя не превышает 30% от предельно допустимого. И так, коротко о главном. На зеркалах цилиндров все еще заметны следы хона – расточка потребует очень нескоро. В удовлетворительном состоянии шатунно-поршневая группа: только на поршнях сбоку видны натирки, вероятно, появившиеся еще в первые часы работы... но так ничему и не повредившие. Кольца готовы еще поработать: вся дюжина в полном порядке. На коренных и шатунных вкладышах такие же натирки, что и на поршнях, – но при сборке для дальнейшей эксплуатации эти детали менять бы не пришлось.

На боковой поверхности фланца коленвала – дорожка от кромки заднего сальника. Если собирать мотор и, как положено, менять манжету, под держатель придется ставить две прокладки, чтобы работала неизношенная часть фланца.

Перейдем к головке. Клапаны, раз уж разобрали двигатель, желательно притереть к седлам. Маслосъемные колпачки до сих пор не задубели и протянули бы еще как минимум 10–15 тысяч.

“Зато” превратился в дерево вытяжной шланг вентиляции картера, основной виновник потерь

масла. Всего за 1000 километров он “разрисовал” потеками едва ли не всю стенку блока, вымытого накануне поездки в Тольятти: больной перед смертью потел...

Течь масла – одна из двух беспокоивших нас хронических болезней двигателя. Вторая – проблемы с охлаждением. Впрысковый мотор чуть горячее карбюраторного; соответственно, его легче “вскипятить” при отказе вентилятора (например, из-за блока предохранителей – см. ниже). Несколько раз это и случалось: следствия, к счастью, нестрашные, отражены в табл. 2. Кстати, на ВАЗ мы приехали с треснувшим (уже вторым!) расширительным бачком. Будьте внимательны к указателю температуры!

Ну а в целом, мотор Вишенки относим к числу агрегатов-долгожителей, которые пересекают отметку в 200 тысяч без капремонта.

Сцепление. К его работе было, пожалуй, только одно замечание. После замены ведомого диска на итальянский появилась легкая дрожь при троганье на небольших оборо-

Двигатель ВАЗ-2111

Диагноз: практически здоров.
Прогноз: лет до ста ходить вам без старости!



По утверждениям специалистов ВАЗа, сегодня качество и надежность отечественных деталей не хуже импортных. В таком случае – вот им пример для подражания. Все 128 тысяч на нашей машине прекрасно отработали узлы, надежность которых вызывала у консерваторов недоверие: электробензонасос, модуль зажигания, форсунки, датчики... Тест впрыска показал его полную работоспособность, ну разве что форсунки закоксованы. На ходовых качествах машины это не сказалось бы еще в течение 30–40 тысяч. Потом форсунки достаточно было бы промыть на стенде – и вперед, на второй-третий круги спидометра!

Итак, ресурсные испытания впрыск выдержал блестяще. Теперь перейдем к более привычным агрегатам.

Двигатель. О его состоянии красноречиво говорят данные, полученные на полигоне (табл. 1). Отработав установленный ресурс, мотор сохранил достаточно

этого "черного ящика", поменяли бы платы задних фонарей – чтобы быть уверенными, что загорается нужная лампа. Еще обновили бы подсветку приборов. А вообще, при таком пробеге от электрики уже можно ожидать любой пакости.

Кузов. "Благодаря" нескольким ДТП на нем осталось не так много мест с родной краской. Они заметны: очаги коррозии появились на рамке ветрового стекла, задней двери, порогах и внизу боковин. Напомним – антикоррозионную обработку "Тектилом" Вишенка проходила только один раз, в детстве.

Кто бы мог подумать четыре с половиной года назад, что сиденья изнасятся быстрее двигателя? Вроде, не особо по ним ерзали... а "следов хона" ну совершенно не осталось! На обивке дыры, пена



Таблица 1

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ "ЗА РУЛЕМ"	
ВАЗ-21083-20 с пробегом 127 000 километров (в скобках – данные производителя для нового автомобиля)	
Разгон до 100 км/ч, с	14,8 (14,0)
Максимальная скорость, км/ч	152,3 (156)
Расход масла, л/1000 км	0,15 (не более 0,3)
Расход топлива, л/100 км	8,5 (5,7/7,7/8,0)*

*Средний эксплуатационный расход (при скорости 90/120 км/ч / в городском цикле).

Таблица 2

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ ВАЗ-21083-20		
Пробег, км	Детали и узлы, потребовавшие замены или ремонта	Примечание
ДВИГАТЕЛЬ		
20 000	Насос охлаждающей жидкости	Течь сальника, износ подшипника
61 000	Зубчатый ремень привода распредвала	Выработан установленный ресурс
77 000	Дополнительный глушитель	Сквозная коррозия
83 000	Основной глушитель	Сквозная коррозия
	Термостат	Заклинивание в открытом положении
85 000	Прокладка головки блока	Повреждение из-за перегрева двигателя
	Расширительный бачок	
105 000	Зубчатый ремень привода распредвала	Обрыв
114 000	Отводящий шланг радиатора	Разрыв
ТРАНСМИССИЯ		
85 000	Ведомый диск сцепления	Износ
ПОДВЕСКА		
20 000	Чехол правой шаровой опоры	Разрыв
35 000	Правая шаровая опора	Износ, стук в подвеске
61 000	Подшипник ступицы заднего правого колеса	Питтинг рабочих поверхностей, гул
83 000	Телескопические стойки передней подвески	Износ, незначительные течи, стук
	Шаровые опоры	Износ, стук
	Левый кронштейн растяжки	Механическое повреждение
	Подшипники ступиц	Профилактика
	Пружины задней подвески	Осадка
	Задние амортизаторы	Износ, стук
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		
83 000	Наконечники рулевых тяг	Износ шарниров
ТОРМОЗА		
83 000	Тормозные диски	Износ
	Тормозные барабаны	Износ
	Шланги	"Возрастные" трещины резины
	Защитные чехлы цилиндров и направляющих пальцев	
	Трос стояночного тормоза	Коррозия
84 000	Тормозные диски	Брак (деформация)
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ		
83 000	Блок предохранителей	Окисление контактов
114 000	Фары	Повреждения стекол, старение отражателей
115 000	Тяговое реле стартера	Межвитковое замыкание в обмотке
КУЗОВ		
35 000	Ремонт каркаса передних сидений	Сварка по трещинам
114 000	Ремонт привода стеклоочистителей	Коррозия оси рычага
	Ремонт приводов дверных замков	Износ пластмассовых наконечников
	Замок зажигания	Износ пластмассового блокирующего полукольца

(наполнитель) продавлена, каркас деформирован. Сидеть на этом еще можно... но перед посторонними стыдно. Короче, сиденья – менять, арматуру дверей – перебирать, панели салона – укреплять. Будем справедливы – нынешние материалы обивок попрочнее, а ткани образца 1995 года были наихудшими, по признанию заводчан.

Жесткость кузова измерили на специальном стенде. Исключив возможное влияние изношенной арматуры, получили великолепный результат – всего на 6% ниже среднестатистических показателей новых машин. Допуск – 10%. Ну, хоть "дома" все слава Богу!

Подведем черту. В отличие от Еремы, которому помешал случай, Вишенка отходила весь ресурс, предписанный заводом. Некоторые агрегаты прослужили бы намного дольше, отдельные узлы не выходили и половины... Пожалуй, наша "восьмерка" немногим отличается от большинства "самар"-ровесниц. А для младших сестер может служить примером...

Она, конечно, не обладала столь яркой индивидуальностью, как прошедший чуть ранее таким же путем Ерема... Ездил себе и ездил, доставляя минимум хлопот. К хорошему быстро привыкаешь, отвыкнуть вот тяжело... Мы будем помнить тебя, Вишенка!