



ВАЗ-21083-20

Индекс "20" в обозначении модели да буква "I" на задней двери "Самары" – вот, собственно, все, что отличает внешне "восьмерку" с системой распределенного впрыска (ЗР, 1995, № 7) от обычной, с карбюратором. Если же приглядеться, прислушаться, да еще и прокатиться, можно сразу заметить, что мотор у нее "какой-то не такой". О нем и пойдет речь.

Никогда не думал, что, пересев на автомобиль, оснащенный системой электронного впрыска, придется преодолевать некий психологический барьер.

Теперь между водителем и двигателем нет жесткой механической связи, как в карбюраторном варианте, – эти функции ныне за компьютером. Он – исполнитель желаний (а не тот, кто сидит за рулем), он определяет по своей программе, когда, куда и сколько впрыснуть топлива, получая от водителя лишь команду, как от одного из семи своих датчиков.

К примеру – пуск двигателя. Если не считать поворота ключа зажигания, процессор сводит роль шофера просто к нулю. Он справится с пуском сам, без посторонней помощи, – вначале поднимет обороты, потом через 4–6 секунд опустит до минимально устойчивых. Ни провалов, ни подергиваний мотора – ровная, мягкая работа с первой минуты без позвякивания деталей. Из трубы не повалит черный дым – процессор с первых секунд определяет оптимальный состав смеси. Причем все это в любую погоду и при минус 30, и при плюс 40.

Теперь не похвалишься мастерством пускать холодный мотор, когда чутьем определяешь влажность и температуру и верно выбираешь положение воздушной и дроссельной заслонки. От сего колдовства тебя отстранили, зато предоставили минуту на прогрев, когда можно побегать вокруг машины – протереть стекла, зеркала и т.п. Водителя превратили в обслуживающую персону. Обидно.

Долго не принимал мой организм компьютер, однако смирился с ним. Мне даже стала нравиться легкая жизнь.

Движение – иное дело. Здесь включаться в работу, забываешь о контроллере, а потому чувствуешь себя увереннее и, пожалуй, более комфортно, чем в машине с карбюратором. Максимум крутящего момента у мотора со впрыском смещен в сторону низких оборотов и, соответственно, достигается раньше. По характеру изменения момента двигатель заметно выигрывает у карбюраторного варианта. Поэтому начало движения, разгон с любых передач доставляют удовольствие.

При троганье с места, в пробках, где перемещаешься с черепашной скоростью на обычной "Самаре" (еще хуже на "сорок первом" "Москвиче"), сцепление приходится "палить", то есть включать плавно, с пробуксовкой. С впрыском все изменилось – вторую передачу можно включать, не дожидаясь полного разгона, сразу за первой, – автомобиль легко поедет и не задержается. Это характерно для любой передачи. Если вдруг пришлось начать разгон на четвертой передаче с 30 км/ч, страшного ничего не случится, мотор не заглохнет, и машина не задержится в конвульсиях – двигатель будет продолжать ровно, басовито урчать и понемногу набирать обороты.

Благодаря впрыску мотор приобрел исключительную тяговитость в широком диапазоне оборотов. Будьте уверены, он вывезет из весенней грязи без помощи буксующего сцепления, когда нужно двигаться внатяг. Крутящего момента будет достаточно даже на полутора тысячах оборотов. Тем более не обманет и не подведет на пяти-шести тысячах, где он просто не укротим. Мотор простит новичку ошибки в выборе передач, позволит переходить на следующую при самых разных скоростях (разумеется, в определенных пределах).

Иными словами, автомобиль с распределенным впрыском приобрел неоспоримые преимущества тихохода, но отнюдь не проиграл карбюраторному в резвости. Скорее, выиграл, несмотря на то, что у мотора появился ограничитель оборотов, – после шести тысяч прекращается подача топлива (точнее, она поступает порциями, которых должно хватить только на шесть тысяч и не более). За этим пределом возникает опасность разрушить двигатель, так что теперь его "не перекутишь", как ни топчи педаль газа. Кстати, процессор прерывает подачу бензина очень плавно и достаточно быстро.

Замечу, что мощностные возможности

в этой машине реализованы далеко не полностью. В процессоре стоит сменная микросхема (калибратор), которая задает тон работе компьютера. Наша настроена на минимальное содержание токсичных веществ в отработавших газах, а потому несколько сдерживает резвость двигателя. Стоит ее поменять на мощностную – двигатель в мгновение прибавит прыти. Конечно, показатели токсичности будут чуть хуже, но останутся в норме. Полагаю, что такие "чипы" скоро появятся и в продаже.

На нашей машине, напомню, нет катализатора и датчика кислорода, а потому мы смело заправляем этилированный бензин. Это неоспоримое преимущество российской системы впрыска. Иномарочники об этом могут только мечтать – они привязаны к неэтилированному топливу, а значит, ограничены в передвижении по стране.

Да, теперь я забыл, что такое плохой бензин. Не потому, что он не встречается, просто на моторе стоит датчик детонации, который успешно справляется с "92-м" любого производителя. Ни единого детонационного позвякивания за все 25 тысяч. Расход же топлива практически не изменился. Хотя на отдельных режимах он меньше, чем у карбюраторного. К примеру, на шоссе при 90 км/ч можно запросто уложиться в 5 л на 100 км.

В целом автомобиль сюрпризов не преподнес – ни единой поломки, даже лампочки целы. Все заботы свелись к регламентным операциям: замена моторного масла, фильтра и т.п. Кстати, на зиму под очередную смену масла мы не пожалели денег и заправили мотор стопроцентной синтетикой "Тексако-Синтетик" 5W-60, SH/CD (30 тысяч рублей за один литр) и совсем забыли о 30-градусном морозе. Двигатель после ночной стоянки "крутился" так, будто его недавно остановили.

В общем, я стал полностью доверять машине, чего со мной не случалось никогда. Правда, время от времени кольнет мысль: а вдруг форсунка, бензонасос или, того хуже, компьютер, мягко говоря, выйдут из строя? "Не беда", – отвечает внутренний голос. Ведь справляются с японским впрыском на Дальнем Востоке, чинят европейские системы в Калининграде. Думаю, сдюжим и мы. А пока "Самара" дает возможность более чем уверенно перемещаться из "А" в "Б", чему завидуют многие мои знакомые "карбюраторники".

Вячеслав СУББОТИН