

## "САМАРА"

Модель – VAZ-21083-20; изготовитель – АвтоВАЗ; год выпуска – 1995; в эксплуатации "За рулем" – с июля 1995; пробег на момент отчета – 93 тыс. км; предыдущие публикации – ЗР, 1997, № 4, 7; 1998, № 1, 5.

Антон ЧУЙКИН

Тяжелые испытания выпали на долю впрысковой «Самары» минувшим летом. «...Решили делать серии по 20 торможений со скорости 120 км/ч до полной остановки с замедлением  $6 \text{ м/с}^2$ » – эти строки из нашего теста передних тормозных колодок (ЗР, 1998, № 7) наглядно иллюстрируют, что выпало на долю любимой «восьмерки».

Случилось это аккурат после визита в Тольятти и, соответственно, после предыдущего отчета – о некотором омоложении автомобиля, пробежавшего уже 83 тысячи километров. Целую неделю я нарадоваться не мог на «восьмерку», дышавшую благополучием. Увы, покой нам только снится...

**Тормоза.** Отступлю от привычной последовательности (мотор, ходовая, кузов) и начну с системы, принявшей на себя основной удар. Впрочем, еще до теста колодок она удивила неприятным сюрпризом. Новехонькие тормозные диски, установленные не где-нибудь, а в Генеральном департаменте развития ВАЗа, оказались некондиционными! А как еще прикажете их назвать после позорной деформации, воз-



никшей от первого же интенсивного торможения? Нельзя же испытывать колодки с «кривыми» дисками, отдающими в руле чувствительной вибрацией при замедлении. В рамках подготовки к испытаниям тормозные диски поменяли, разыскав в столице истинно «родные» – и по документам, и по качествам. А на старых мы даже не обнаружили маркировки «ВАЗ»... Может, оттого они и пошли винтом?

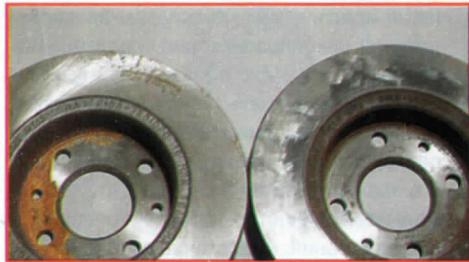
Во время теста автомобиль работал в режиме, который ему совершенно не грозит в обычной эксплуатации. Он преступал и официальные требования к тормозам – методика была специально выбрана очень жесткой. Некоторые колодки буквально разрушались, а тормозные диски

(их, кстати, меняли одновременно с колодками) разогревались до свечения. По завершении испытаний тормозную систему вновь «перетряхнули», заменив колесные механизмы, подвергшиеся действию значительных перегрузок.

**Двигатель.** Ему тоже пришлось хорошенько потрудиться, отчего он «сдал». Перегрев, пробки в системе охлаждения – признаки характернейшие. Прогорела прокладка головки блока – в систему охлаждения попадали отработавшие газы, а «Тосол» понемногу «уходил через выхлопную трубу», то есть проникал в цилиндры.

Аргументы защиты по поводу неисправности таковы: мотор – впрысковый, более «горячий» по сравнению с карбюраторным (соответствующий температурный режим обеспечивает блок управления двигателем и датчик температуры в головке). При отказе, допустим, электроклапана двигателя вскипает быстрее... и, каюсь, несколько раз мы его упускали, не успевая остужать «печкой». А на испытаниях – интенсивные разгоны до 120 км/ч, да жара, да плохие условия обдува... Прокладку заменили, виновника отказов пропеллера – блок предохранителей – тоже, после чего мотор честно работал на тесте и в последующей эксплуатации.

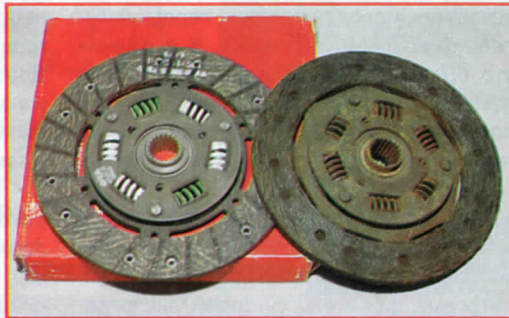
Система управления двигателем – впрыск с комплектующими «Бош» – по-прежнему заслуживает только похвалы. За 10 тысяч ни отказов, ни неприятностей не было, а динамикой машина удивляет многих опытных приверженцев передне-



Тормозной диск справа очень похож на настоящий – только нет надписи «ВАЗ». Слева – подлинник.

Расширительный бачок отреагировал на повышенное давление как воздушный шарик. Еще бы чуть-чуть – и лопнул. Доказательство перегревов мотора и... низкого качества пластмассы.

Ведомые диски сцепления. «Родной» (справа) износился аккурат до заклепок и забуксовал, не царапая крепежом маховик. Итальянский – красивый, но насколько долговечный?



дут себя замечательно, выдавая ошиповку только приглушенным цоканьем, но не худшим сцеплением с дорогой. Кстати, у нас на испытаниях «Гиславед» заработал единственный минус – две шины потеряли шипы (два и четыре соответственно) после 1000 км. Пробег таких же колес на «восьмерке» – почти 5000 км, за которые потеряны всего три шипа. Посмотрим, что будет дальше, но пока я бы тот минус заменил другим – высокой ценой (прежние 75–90 долларов теперь кажутся большей суммой), как на все зарубежные товары.

Традиционные «затраты на эксплуатацию» приводить здесь не буду, поскольку все они обусловлены нештатными ситуациями – испытанием колодок. Думаю, упрекнуть машину не в чем – все отказы и неприятности вызваны объективными причинами. Попросту говоря, «сами виноваты». Так ведь для дела, правда?