

За рулем

ISSN 0321—4249

3
1991



«ФИАТ-панда»,
о котором столько говорят



Представляем
модификации
этой модели:
«1000КЛ»
[вверху],
«1000С» и
«4×4» [внизу].
Подробный
рассказ о них
см. в номере

ПЕРЕКРЕСТОК ОМЕНИИ

Я моряк. Есть возможность бывать за границей. Недавно приобрел в Голландии подержанный «ФИАТ-панду-45» 1981 года выпуска. Прочитав статью «Выбор для Елабуги» (ЗР, 1990, № 8-9 — прим. ред.), решил поделиться своими впечатлениями об автомобиле. Осмелюсь сказать, что к нашим условиям он хорошо приспособлен — маленький, юркий, легкий в управлении, простой по конструкции. Слышал утверждения, что модель старая и нежого вступать с ней в новый век. Мое мнение: если наша промышленность не в силах освоить выпуск «Оки», то пусть хоть этот автомобиль будет у людей. Смело заводить, он понравится многим.

Не стоит скрывать, есть у меня некоторые проблемы, в частности с запчастями (моей «Панде» скоро десять лет). Однако, думаю, если автомобиль будет освоен в Елабуге, все сложности исчезнут.

г. Черныховск

Е. САФОНОВ

С интересом слежу за публикациями о строительстве и подготовке к производству массового автомобиля на ЕлАЗе. С ним советские автомобилисты, конечно же, связывают большие надежды. Сообщение о планирующемся выпуске «ФИАТ-панды» очень радует. Возможно, уже через 3—5 лет удастся приобрести долгожданную экономичную машину. Многие, с кем приходилось говорить, за сделанный выбор. «Панда», мне кажется, способна насытить скудный отечественный рынок, ее ждут и горожане, и жители села. Только обязательно нужна и полноприводная модель «4 × 4».

г. Псков

В. МАЛЫЦЕВ

Прочитал статью «Выбор для Елабуги». В корне не согласен с ее авторами. Зачем новому автомобильному заводу выпускать устаревшую модель «ФИАТ-панда», когда у итальянской фирмы есть более новые и совершенные разработки? Для чего покупать лицензию на модель 1980 года, которая к пуску завода окончательно устареет? И к чему говорить о детских болезнях перспективных моделей и о проверенной технологии выпуска старой модели ФИАТа? Я уверен, что у итальянцев не менее проверенная технология по выпуску передовых моделей, например «Типо». Эта машина гораздо интересней с технической точки зрения, комфортабельней. И ничего, что она дороже «Панды». Любому автолюбителю хочется ездить на современном автомобиле с мощным двигателем. Другое дело, если ФИАТ не продает лицензии на выпуск новых моделей, а предлагает только машины вчерашнего дня. Тогда давайте выпускать свои отечественные автомобили. Какая разница, за что платить валюту: за лицензию или за новое оборудование для выпуска современных наших моделей. Выпуск «Панды» не оправдан, сколько ни выставляй на выставках.

г. Самарканд

В. СЕРГЕЕВ

Сегодня много пишут и говорят о том, как важна конверсия для экономики страны, о том, что оборонная промышленность может дать неизмеримо больше народному хозяйству, чем сейчас. Новые материалы, высокоточное оборудование, совершенные способы изготовления деталей и нанесения покрытий, методы контроля — все это крайне необходимо и для изготовления легковых и грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, комплектующих изделий к ним, запчастей и, конечно, должно и может быть использовано при осуществлении конверсии. Кстати, надо иметь в виду, что она представляет собой перестройку производства с выпуска военной продукции на гражданскую, а не что-либо другое, скажем, уничтожение излишков вооружения или реализации их организациям и частным лицам, что почему-то тоже относят к конверсии.

Получить экономически желаемый результат от конверсии можно, если в полную силу заработает механизм технологического обмена между военными и гражданскими производствами.

— Мы имеем огромный опыт в проектировании транспортных машин. Нам по плечу, к примеру, сделать автобус, не уступающий тем, что выпускает фирма «Даймлер-Бенц», — утверждают в коллективе серьезного КБ на Урале, которое в свое время возглавлял «танковый бог» А. Морозов. Между тем автобусы «Икарус», «Отомарсан», ТАМ мы покупаем за границей, а своим высококлассным специалистам из того же уральского КБ поручаем разработать линию по забору скота. А может все-таки рациональнее автобус или, еще лучше, сельский джип?

Конверсия пока ведется у нас без четкого плана, без учета специфики перестроваемого военного производства и его возможностей.

Рыбинский моторостроительный завод, к примеру, получил задание изготовить по итальянской лицензии шесть линий для производства макарон. Нет спору, дело нужное. Но рыбинские моторостроители давно изготавливают мотонарты «Буран» и моторы к ним, дизели для тракторов типа «Беларусь» и, думается, куда быстрее освоили бы производство современных автомобильных двигателей.

Есть, правда, немногочисленные примеры другого рода. Электротехнический завод в Комсомольске-на-Амуре взялся за выпуск автомобильных аккумуляторов. Эти изделия близки по профилю к той продукции, которую он раньше поставлял оборонному комплексу. В рамках конверсии было решено переоборудовать на выпуск дефицитных батарей для легковых автомобилей одну из полуавтоматических линий этого завода.

Специалисты Харьковского завода транспортного машиностроения имени

Более двухсот списанных танков Т-54 почти 40-летней давности на шлаковом отвале Карагандинского металлургического комбината. Это еще не конверсия — армия просто освобождается от изношенной и устаревшей техники. Напомним, трудоемкость одного броневоего корпуса танка очень велика — технология его изготовления требует около 700 уникальных станков. Сталь, расходуемая на один средний танк, по массе равноценна металлу, из которого можно было бы сделать 20 грузовиков или 50 легковых машин.

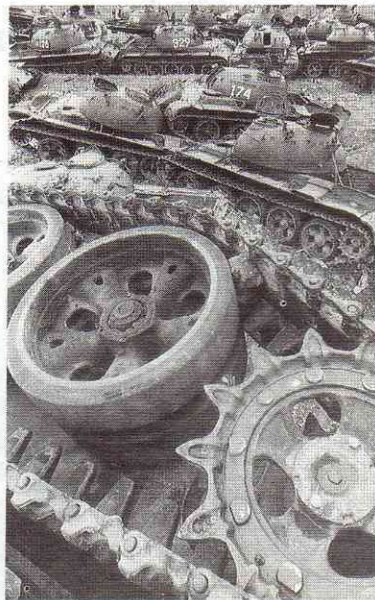
КОНВЕРСИЯ: ВЫИГРАЕМ ИЛИ ПРОИГРАЕМ?

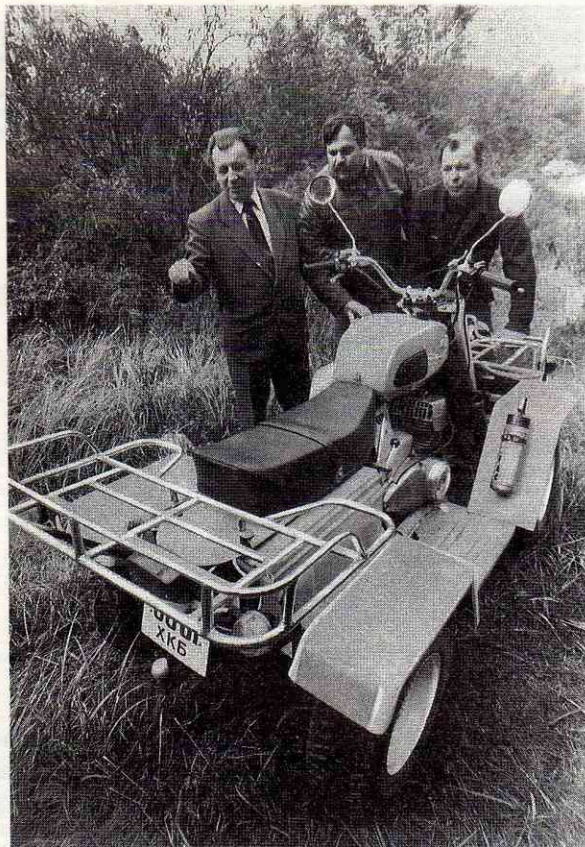
В. А. Малышева, имеющего богатый опыт производства дизелей, создал семейство двухтактных дизелей двухпоршневой схемы с наддувом, имеющих 1, 2, 3 и 4 цилиндра. Одна из моделей хорошо komponуется в моторном отсеке «Таврии», другая подходит для установки на многоцелевые четырехколесный мотоцикл, разработанный харьковчанами.

Так что пусть с переоборудания и перекосями, но начало конверсии, в том числе затрагивающей автомобильное дело, положено, и с ее развитием будет сокращаться производство вооружения и соответственно средства на его закупку. Возникает вопрос: а не приведет ли этот процесс к снижению обороноспособности страны, не потеряем ли мы больше, чем выиграем, с переориентацией военной отрасли на гражданскую?

В связи с этим уместно привести слова первого заместителя министра обороны СССР генерала армии М. Моисеева из его интервью газете «Известия»: «Отказавшись от сверхвооруженности, мы сможем перевести значительную часть финансовых и материальных ресурсов, ныне идущих в оборонную промышленность, на выпуск столь необходимой нам мирной продукции».

...Такое сокращение никак не повлияет на оборону страны, уровень боевой готовности объединений, соединений, частей и кораблей, оно заложено в концепции реформы Вооруженных Сил, перевода их в новое качественное состояние».





Многоцелевой четырехколесный мотоцикл создан коллективом Харьковского завода транспортного машиностроения совместно с заводом имени Дегтярева. Выпуск его и семейства легких дизелей вместо боевой техники станет реальным вкладом в конверсию.



ИЖ-2126 — перспективная модель объединения «Ижмаш» нередко фигурирует сейчас как пример конверсии. Но это не так: просто на входящем в объединение Ижевском автомобильном заводе, который не выпускает никакой военной техники, одна сугубо гражданская модель («Москвич-412») заменяется новой.



Может быть уральское КБ, создавшее немало моделей средних танков, включаясь в конверсию, отдаст приоритет вот таким джипам для села? Решить вопрос может Государственная программа по реализации конверсии.



Один пример конверсии — «Урал-5323». Этот автомобиль колесной формулы 8×8 создавался по заданию военных, но теперь заводские специалисты ориентируют предстоящее производство новой машины на нужды народного хозяйства. «Урал-5323» окажется незаменимым для перевозки грузов и оборудования в условиях бездорожья на Крайнем Севере, в пустынях.



Транспортные тележки для ракет средней дальности после уничтожения этого оружия были переданы в сельское хозяйство. В белорусском колхозе «Искра» Ляховичского района они служат для перевозки прессованной соломы. Такая тележка вмещает впятеро больше рулонов соломы, чем кузов грузовика. Но это пока не конверсия, а лишь результат сокращения вооружений.

Фото В. Гурина, Б. Клипиницера, Э. Кобыяка, А. Седелникова, М. Тура [ТАСС]