

# За рулем 11 1991

"Сингер-Ле-Ман"  
(Англия)

1935-1937 гг.

Рейд  
антикварных  
машин из  
Амстердама  
в Москву  
успешно  
завершен.  
Наиболее  
интересные  
автомобили  
наших гостей  
представляем  
в номере





## К читателям «За рулем»

Ноябрь для каждого из нас в течение многих лет был связан с событиями далекого семнадцатого года. И «За рулем», как это было принято, отводил в ноябрьском номере видное место теме революции. В нынешнем году мы тоже не хотим отступать от традиции, но тема эта наполнена совсем другим содержанием.

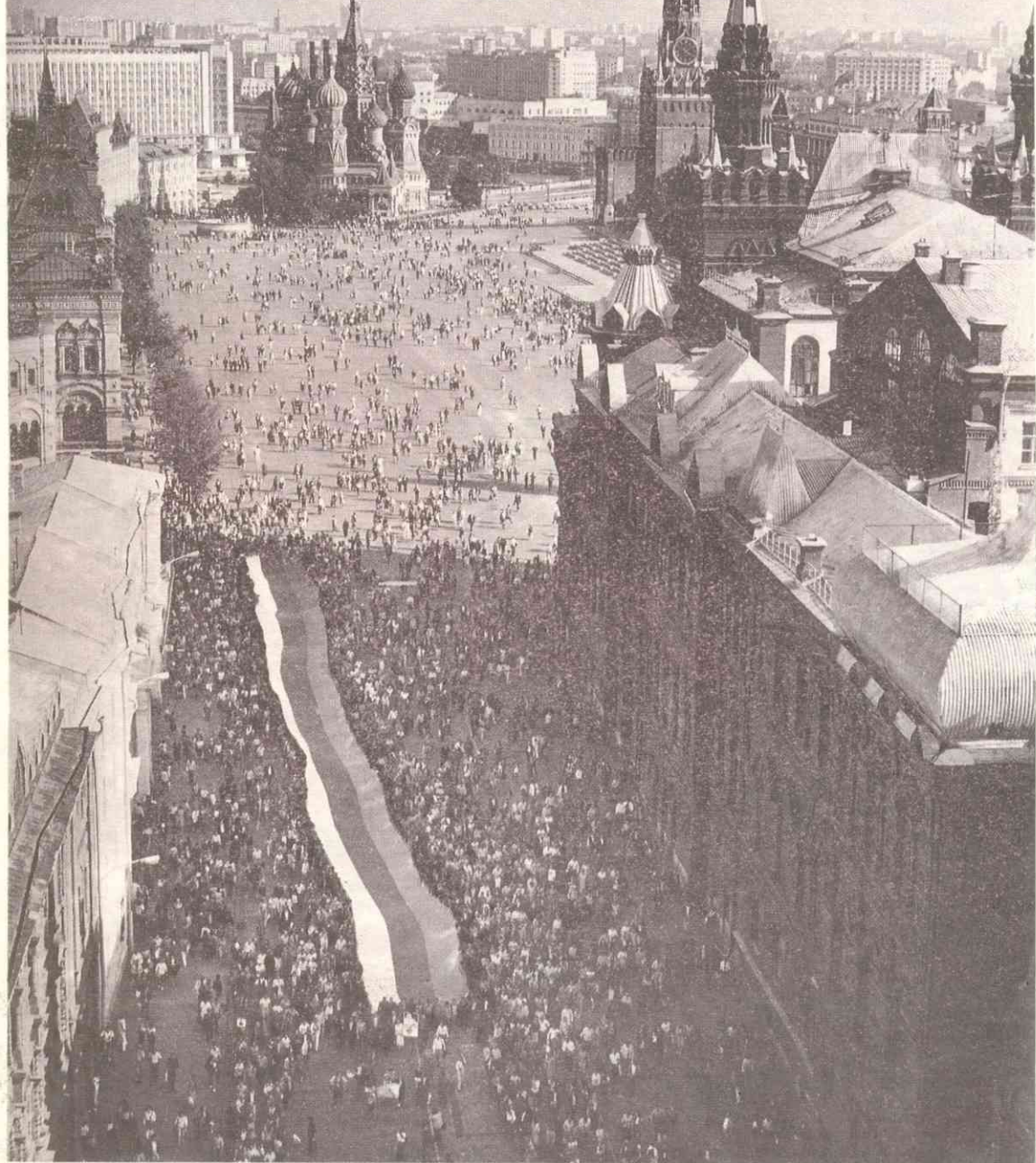


ФОТО В. СМОЛЯКОВА



Три августовских дня 1991 года коренным образом изменили судьбу страны, ход ее истории. Ноябрь ныне окрашен в иные краски, иные тона — другие настроения господствуют в нашем обществе. И как бы каждый из наших читателей ни относился к этому лично, неоспоримо одно: перемены после провала антиконституционного переворота означают начало новой эры в истории нашего государства. Эти перемены вторгаются во все сферы жизни, и гласность, которая, будем верить, перерастет в свободу слова, не является исключением.

Именно это продиктовало редакционному коллективу решение отказаться от прежних учредителей — ЦК ДОСААФ СССР и Минавтосельхозмаша СССР — и выступить самостоятельно в этой роли. Отныне «За рулем» — независимое издание со всем, что вкладывается в это понятие. В новом качестве оно и зарегистрировано 11 сентября 1991 года в Министерстве печати и массовой информации РСФСР.

Российская прописка никоим образом не должна смущать наших читателей, проживающих за пределами России. Да, на наших глазах на территории бывшего уже Союза рождаются новые государства и новые отношения между ними. Но «За рулем», как и раньше, видит себя журналом для всех автомобилистов, независимо от того, где они проживают — на Украине, в Белоруссии, государствах Прибалтики, в Закавказье или Средней Азии. Слишком многое объединяет их всех, когда речь идет об автомобильной жизни.

«За рулем» с новым учредителем — трудовым коллективом редакции — является правопреемником «За рулем», основанного в 1928 году. Правда, с весьма существенным дополнением. В соответствии с новым Уставом редакция «За рулем» стала коллективным редакционно-издательским предприятием, которое наряду со своими приложениями будет выпускать другие издания для автомобилистов и мотоциклистов.

Вот такое событие произошло у нас в стенах редакции и, надеемся, с пользой для журнала и его многочисленных подписчиков.

Главный редактор  
А. ЛОГИНОВ







# «АЛЕКО» ПАХНУЩИЙ СОЛЯРКОЙ

К миллионным автомобилистов эта весть пришла с телевизионных экранов: если вы собрались купить «Москвич», не торопитесь, подождите, когда их будут комплектовать дизелями. Известно, что 20 тысяч таких двигателей на АЗЛК поставит фирма «Форд».

Информация стала расхожиться кругами, вызвала множество кривотолков, породила немало надежд. Как-никак получалось, что вскоре появится первая отечественная легковая модель с дизелем. А солярка дешевле бензина, и расход ее примерно на треть меньше, чем при карбюраторном двигателе. И вот тогда в семейном бюджете, который ныне трещит по всем швам, особенно у автомобилиста, образуется столь желанная экономия.

И еще начали говорить что, мол, видите, сперва хотели сами делать на АЗЛК и новый бензиновый мотор и вдобавок дизель. Но будто бы кишка оказалась тонка, и со своим дизелем ничего не получилось, поэтому пошли на поклон к «Форду». А помните, раньше называли даже срок — 1991 год, да так ничего и нет. Теперь вот заводская администрация решила втереть очки. Словом, чего только не начали говорить и писать.

В Берлине же почти ничего не писали и мало говорили об

экспонате, который демонстрировался в конце 1990 года на устроенной там после долгого перерыва большой автомобильной выставке. На стенде «Дойче Лада» стоял «Алеко-141», (нам он больше знаком как АЗЛК-2141) с каким-то дизелем. И хотя эта фирма, торгующая в Германии советскими легковыми автомобилями, не сообщала, какой же дизель она вмонтировала в «Алеко», опытный глаз мог опознать в нем «Форд-КХД».

Дизельные автомобили в Германии очень распространены. «Форд», «Даймлер-Бенц», «Фольксваген», «Ауди», «Опель» и даже БМВ выпускают легковые модели, работающие на солярке. К тому же на немецкий рынок поступает много импортных легковых машин, оснащенных дизелями: «Пежо», «Фиат», «Рено», «Волво», «Тойота», «Ситроен». И если «Дойче Лада» рассчитывает на коммерческий успех, она должна предлагать покупателю и дизельный «Алеко».

Но нам, живущим в Советском Союзе, что за дело до запросов немецкого автомобилиста? Зачем нам коммерческий успех «Дойче Лада», когда в прошлом году рыночный фонд АЗЛК-2141 едва превысил 51 тысячу машин?

Нет, нам есть интерес сбывать «москвичи» за рубеж, и в

Германию в частности. Ведь АЗЛК несколько лет назад получил немалый кредит в СКВ целевым назначением для развития производства переднеприводной модели, строительства нового моторного корпуса. Тогда об этой новости не шумели ни газеты, ни те кто имел отношение к магазину «Автомобили» в столичном Южном порту. Но кредит — валюту, взятую в долг, — надо возвращать валютой же, вывученной от продажи «москвичей» за рубежом. И пока производство своего современного мотора АЗЛК не начал, есть резон покупать их у иностранного партнера и монтировать в свои машины, прежде всего для экспорта, приносящего СКВ. Заронного в этом ничего нет. Статистика, «форды» модели «Скорпио», которые выпускаются в ФРГ, укомплектованы французскими дизелями «Пежо-Икс-Д-3», и никто в этом факте ничего унизительного не усматривает. Просто так экономически выгодно.

Более того, когда в 1984 году руководство «фордовских» заводов в Европе (Англия, Германия, Испания) решило организовать выпуск дизелей для легковых машин, оно заключило соглашение с немецкой моторостроительной фирмой «Клекнер-Хумбольдт-

Доиц» (КХД). Ее дизели воздушного охлаждения применяются в частности на грузовиках «Магирус», хорошо известных в нашей стране по строительству БАМа (для производства семейства таких дизелей по лицензии КХД у нас в Кустаное строится большой завод).

Для «Форда» КХД за два года спроектировал полностью новый дизель, получивший название «Форд-КХД», устанавливаемый ныне на моделях «Фиеста», «Эскорт» и «Сьерра». Его производство началось с сентября 1983 года, и годового выпуска на заводе в Дагенхеме (Англия) равен 150 тысячам.

Вернемся, однако, к «Алеко». Поставки «фордовских» моторов в СССР служат только для обеспечения экспортного рынка. Сам собой напрашивается вопрос — а зачем ввозить их в СССР, потом ведь оснащенные ими машины вернутся в Германию. Бесхозяйственность? Нет, экономический расчет. Конечно, можно было бы поступить как бельгийская фирма «Скалдия-Волга», которая оборудовала импортруемые из Советского Союза «волги» французскими дизелями. Но это целесообразно лишь при малых масштабах импорта автомобилей, когда их можно переоборудовать на



месте, демонтируя родной двигатель и его коммуникации. И все это с большими затратами ручного труда, практически не поддающегося механизации. Поэтому при поставках крупных партий автомобилей дешевле сразу устанавливать дизель на конвейере в Москве, нежели производить замену в Гамбурге. Так что АЗЛК принял экономически верное решение.

Конечно, говоря о «фордовских» дизелях на «москвичах», мы беспокоимся о судьбе дизеля АЗЛК. Что тут скажете? Новый моторный корпус завода в столичном районе Текстильщик возведен, сейчас идет монтаж оборудования. Разумеется, не все там гладко — экономическое напряжение сказывается и здесь, как везде сейчас.

Конструкция перспективного бензинового двигателя АЗЛК (ЗР, 1988, № 3) и унифицированного с ним дизеля разработана. Их доводка проходит в сотрудничестве с английской исследовательской фирмой «Рикардо», имеющей международный авторитет в области двигателестроения.

Вопрос вопросов — когда? Первоначально АЗЛК рассчитывал освоить производство своего нового мотора в

1991 году. Однако сегодня очевидно, что запланированный срок сдвигается. Вероятнее всего на конец следующего года, когда с конвейера начнет сходить АЗЛК-2142 — модификация базовой модели с кузовом типа «седан».

Итак, свои новые моторы будут уже скоро, а «фордовские» дизели, как мы убедились, не про нас. И все-таки интересно, что же получится с «фордовским»? Поставить его в машину особых проблем нет. В моторном отсеке АЗЛК-2141 он размещается без труда. Но импортный дизель тяжелее родного. Следовательно, нужны более сильные пружины передней подвески.

Почему он тяжелый? У него чугунные блок и головка цилиндров, жесткий для дизеля с его высокими нагрузками на коренные шейки обязательно пятиопорный коленчатый вал и, значит, довольно длинный блок цилиндров. Но чугун подавляет вибрации и шум двигателя. И в салоне «Москвича» с «фордовским» дизелем довольно тихо — максимум 75 децибел. Кстати, свой вклад в снижение уровня шума внес привод распределительного вала зубчатым ремнем (см. рентге-

новский снимок двигателя — ЗР, 1989, № 2).

Напомним важнейшие параметры дизеля «Форд-КХД»: число цилиндров — 4; рабочий объем — 1752 см<sup>3</sup>; степень сжатия — 21,5; мощность — 60 л.с./44 кВт при 4800 об/мин; наибольший крутящий момент 11,2 кгс·м/100 Н·м при 2500 об/мин. Бросается в глаза один факт — очень низкие обороты, на которых достигается максимум крутящего момента. Они намного ниже, чем у двигателей УАЗ-331.10 и ВАЗ-2106-07, устанавливаемых на «москвичах» модели «2141». Это хорошо — двигатель гибкий. В то же время наибольшую мощность «Форд-КХД» развивает при 4800 об/мин, а у наших моторов ее пик приходится на 5500—5400 об/мин.

Для того чтобы «Москвич» с дизелем «Форд» не очень потерял в максимальной скорости (ведь обороты, соответствующие пику мощности, на 11—12% ниже), желательно увеличить передаточное число главной передачи. АЗЛК выпускает, как известно, две разные по передаточным числам трансмиссии. Одна — для модели «2141» с «вазовским» мотором (передаточное число V ступени — 0,732 и главной

передачи — 3,9), другая — для модели «21412» с уфимским мотором (передаточные числа соответственно — 0,69 и 4,1). Таким образом, чтобы с дизелем можно было получить максимальную скорость около 140 км/ч и не проиграть в экономичности и динамике разгона, можно из выпускаемых пар шестерен подобрать такое сочетание передаточных чисел пятой передачи и главной передачи: 0,732 и 4,1. Дизельный «Москвич» с такой трансмиссией будет при скорости 90 км/ч расходовать солярки около 5,7 л/100 км, а при 120 км/ч — около 7,0 л/100 км. Если сравнить с «Фордосьерра» (близким по классу нашей модели), оснащенным таким же дизелем, то расход топлива на тех же режимах у него — 5,1 и 7,0 л/100 км соответственно. Разгон с места до 100 км/ч занимает у него 16,8—16,4 секунды, то есть лучше, чем у нынешнего бензинового «Москвича». А оборудованный дизелем, он, как показали проведенные «Дойче Лада» испытания, набирает 100 км/ч за 25,3 с.

Немецкий импортер рассчитывает продать в ближайшее время 20 тысяч дизельных «москвичей».

Л. ШУГУРОВ

## Немного статистики

По сведениям, представленным в ежегодном приложении к газете «Автомобиль ревью» (Швейцария), в 1990 году производство легковых автомобилей составило 35 688 177. Это всего на 138 201 больше, чем в предыдущем году. По странам выпуск распределялся так (в скобках — уточненные данные 1989 года):

Япония	10 105 786 (9 308 883)
США	6 068 054 (6 815 106)
ФРГ	4 643 649 (4 525 165)
Франция	2 874 880 (2 867 927)
Италия	1 954 546 (2 053 214)
Испания	1 797 665 (1 728 157)
Англия	1 259 707 (1 288 651)
СССР	1 082 020 (1 074 384)*
Ю.Корея	932 808 (857 967)
Канада	929 520 (973 899)

Ведущие позиции среди фирм в производстве легковых автомобилей, с учетом продукции зарубежных филиалов, занимали (в скобках — уточненные данные 1989 года):

"Дженерал моторс"	5 246 000 (5 540 744)
"Форд"	3 979 988 (4 396 239)
"Тойота"	3 774 755 (3 391 583)
ФАГ ("Фольксваген", "Ауди", SEAT)	2 884 200 (2 790 840)
"Ниссан"	2 362 418 (2 341 377)
ФИАТ	2 142 280 (2 225 196)
ПСА ("Пежо", "Ситроен", "Тальбо")	1 972 906 (1 936 172)
"Хонда"	1 950 676 (1 585 201)
"Рено"	1 729 600 (1 728 207)
"Мацуда"	1 230 577 (1 194 000)

В 1990 году на 1000 жителей приходилось легковых автомоби

лей:	
США	573
ФРГ	486
Н. Зеландия	471 (данные 1989 года)
Канада	455 (данные 1989 года)
Австралия	449 (данные 1989 года)
Швейцария	424
Италия	422
Швеция	421
Франция	410
Норвегия	382
Австрия	381
Англия и Северная Ирландия	376
Бельгия	364
Финляндия	363 (данные 1989 года)
Голландия	362
Дания	311
Испания	276
Япония	265
ГДР	237
Ирландия	212
Греция	150
Португалия	137
Югославия	132 (данные 1989 года)
Польша	119
СССР	51 (данные 1989 года)

\* По данным Госкомстата СССР, в 1990 году в СССР было произведено 1 260 169, а в 1989-м — 1 217 551 легковой автомобиль (см. ЗР, 1991, № 5 и 1990, № 7).