

За рулем

В номере:

**Чиним
разбитую
фару**



**От полуторки до полуторки.
Беседа с главным кон-
структором ГАЗа Ю. Куд-
рявцевым.**



**VAZ-21099: новые преимущества и
старые недостатки**



**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

Январь 1992

908

СОДЕРЖАНИЕ

НАШЕ ЗНАКОМСТВО	
С "отдельным" багажником лучше _____	3
АВТОМОБИЛЬ И ОБЩЕСТВО	
Кому нужен черный лимузин? _____	5
От полуторки до полуторки _____	6
ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"	
Сто двадцать тысяч на "Оке" _____	8
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА	
Второе дыхание? _____	10
"Москвич" в милицйском мундире _____	11
Колесо _____	12-13
ДОСЬЕ "ЗА РУЛЕМ"	
"Мицубиси моторс" _____	14
ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ	
"Волво-240" _____	16
ТЕХНИКА	
"Жигули" с пятью передачами _____	18,24
СПОРТ	
Жан Алези _____	19
На багги в высшую лигу _____	20
Спортивный глобус _____	20
Мал карт, да удал _____	21
"Работяги" выйдут на старт _____	22
Будем и мы с прицепами _____	26
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА	
Экзамен на дому _____	28,44
Обсуждаем Правила _____	29
Хотите хорошие дороги? _____	30
Доставайте кошелек _____	30
Не мерь на свой аршин _____	31
ТЕСТ	
Краска сохнет быстрее _____	32
ПРОКОЛ	
Всем хороши, только чистят плохо _____	33
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ	
Воры, автомобиль и мы _____	34
Пожаропали "металлик" _____	35
Продлите жизнь лампам _____	36
Защищаем и ремонтируем фары _____	37
Об отопителе "Запорожца" _____	38
Как я регулирую зажигание _____	41
Еще был случай _____	42
Новая роль экспедитки _____	43
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____	
СВОИМИ СИЛАМИ	
Снимаем коробку передач и сцепление АЗЛК-21412 _____	39
Из коллекции журнала "За рулем" _____	46

Начну со слов глубокой благодарности читателям, проголосовавшим за журнал подпиской на 1992 год. Ваше отношение к «За рулем» определило появление на этой странице «коллективного портрета редакции», кстати, впервые. Когда видишь глаза соседей, разговор получается более откровенный, доверительный. А именно такой мы хотим вести с Вами, наш Дорогой Читатель.

Вместе мы вступили в тяжелый, непростой 1992 год. Уверен, что и в автомобильной жизни он будет сложным. Астрономические цены на автомобили, запчасти, услуги — на все, на все что связано с обладанием, эксплуатацией и ремонтом наших «лад», «жигулей» и «москвичей». Добавим к этому извечные общие беды, которые не только не уйдут, но могут усугубиться — состояние дорог, десятки тысяч погибших в авариях, экологическая обстановка и многое другое. И все же не станем терять надежду, что вступление в рынок, с неизбежными на первом этапе татами и сложностями, все-таки даст светлые проблески в наших мрачных автомобильных буднях.

Пока же, в складывающейся ситуации, редакция определила для себя направление «главного удара» — помочь читателям обходиться своими силами при обслуживании и ремонте автомобилей, больше для этого знать и уметь. Это означает приоритет разделов и рубрик, уже давно завоевавших признание («Клуб автолюбителей», «Своими силами», «Испытывает «За рулем»», «Советы бывалых» и другие) и совсем еще новых («Идем несправности», «Прокол»). Скажу о такой теме из этого ряда, которая получает прописку в журнале, — иномарки в наших руках.

Несколько прибавят «Зеленая волна», поскольку положение дел с аварийностью, похоже, достигло у нас критической точки, и юридическая консультация. Сегодня в интересах каждого, кто за рулем, в полном объеме знать свои обязанности и права, касаются ли это взаимоотношений с госавтоинспекцией, страхователями, торговлей, автосервисом.

«За рулем», как и раньше, предоставит широкую информацию, касающуюся отечественного и зарубежного автомобилестроения, технических новинки, истории. Не исчезнут со страниц нашего издания материалы для мотоциклистов и любителей автоспорта.

В общем, первый номер, в котором очерчены контуры будущего годового комплекта, перед вами, и каждый может вынести о нем свое суждение.

Хочу вернуться к коллективной фотографии: рассматривайте ее и как приглашение к диалогу. Мы рассчитываем постоянно слышать ваш голос, знать ваше мнение, а главное — получать статьи, информацию, советы.

И последнее, чем хочу поделиться. Коллектив редакции не повысил цену на журнал в этом году, снял все ограничения на подписку. При этом мы исходили из того, что «За рулем» нужен автомобилистам и потому должен быть общедоступен. Однако безудержный рост цен поставил редакцию перед сложными финансовыми проблемами. Не исключено, что придется обратиться к автомобильным заводам, банкам, биржам, автотранспортным предприятиям — ко всем, кто любит и ценит «За рулем», и сказать: мы с признательностью примем финансовую или иную спонсорскую поддержку, которая не затронет независимости журнала. Не исключено, что потребуются и помощь наших подписчиков.

Искренне ваш
Главный редактор А. ЛОГИНОВ



Выбор легковых автомобилей у нас невелик, и появление всякой новой модели, даже модификации, становится заметным событием. Тем более, если речь идет о продукции Волжского автозавода: ясно, что каждая его новинка рано или поздно получит широкое распространение. Поэтому начало серийного изготовления ВАЗ-21099, думается, заслуживает самого пристального внимания.

Кто-то наверняка скажет: подумаешь, известная всем «девятка», только с выступающим багажником. По существу, так оно и есть, но в повседневном пользовании это все-таки другая машина. Напомним, что техническое описание ВАЗ-21099 приведено в ЗР № 1 за 1990 год, а теперь, когда автомобиль пошел с конвейера, наступил момент для близкого знакомства с ним.

В этом, как всегда, помогли традиционные наши партнеры — НАМИ и московская дирекция объединения «АвтоВАЗ». (К слову сказать, в Москве, да и не только в ней, уже попадаются «девяносто девятые» и с частными номерами.)

И вот однажды свеженький ВАЗ-21099 (стареньких, видимо, пока вообще не существует) появился возле редакции. Здесь, как обычно, стояли несколько «девяток» и «девяносто третьих», поэтому знакомство с новым автомобилем невольно началось со сравнительной оценки его внешности.

Про «девятку» доводилось слышать, что ее экстерьер наводит на мысль об усилиях местечкового портного, стремившегося переплести парижскую моду. Определенный резон в таком ехидстве есть. Однажды на стоянке увидел я три автомобиля: «Тойоту-короллу» нынешней модели, рядом — предыдущей, а чуть дальше — наш ВАЗ-2109. Общий стиль «девятки» примерно такой же, как у прежней «Короллы», что вполне объяснимо хронологически («Королла» появилась на свет в 1983 году, ВАЗ-2108 — год спустя, а ВАЗ-2109 — еще через три года). Но у нашей машины нет той складности, сбалансированности форм, словом — «фирменности». Удивляют огромные зазоры, скорее щели между бамперами и кузовом, вероятное назначение которых — избавить сборщиков от забот по подгонке деталей. Взамен «порадовали» публику очень оригинальным и до безобразия вычурным «попугайским носом» (облицовка радиатора). Даже беглый взгляд на нынешнюю прилизанную «Короллу» дает

С «ОТДЕЛЬНЫМ» БАГАЖНИКОМ ЛУЧШЕ



понять, что нарочитость и экстравагантность внешнего вида машины только ускоряет ее моральное старение. Лишь недавно конструкторы ВАЗа спохватились и в модификации ВАЗ-21093 облагородили передок, да поздно: весь облик автомобиля уже устарел.

Что же касается ВАЗ-21099, то тут, судя по всему, у дизайнеров просто не было свободы рук: трехобъемный кузов на базе хэтчбека ВАЗ-21093 они делали, изменяя только задок, а при таком подходе эстетические мерки поневоле становятся минимальными. Тем не менее машина получилась достаточно приличной; впечатление некоторой несладкости и несовременности осталось примерно на том же уровне, что у ВАЗ-21093, либо даже немного уменьшилось. Это можно объяснить, в частности, увеличением длины автомобиля на 200 мм. Вследствие этого силуэт стал чутьочку пропорциональнее, в нем как бы прибавилось стремительности. Разумеется, такие нюансы — во многом чисто вкусового характера, кого-то они вообще не трогают. Словом, если вам нравятся «девятка» и «девяносто третья», то и «девяносто девятая» придется по душе.

Перейдем, однако, к частностям и начнем с самого характерного —

с багажника. Ничего необычного в нем нет. Нормальный багажник, достаточно большой и вместительный, сравнимый с тем, к которому мы привыкли на «жигулях». И, к сожалению, примерно та же погрузочная высота, то есть расстояние от земли до верхней кромки заднего борта, через который надо перетаскивать тяжести при загрузке. Но разница все-таки есть, и, на мой взгляд, существенная. Дело в том, что заднее сиденье в салоне ВАЗ-21099 осталось тем же, что и на базовой «девятке», то есть его можно сложить, образовав, как и в кузове типа «хэтчбек», грузовую платформу на одном уровне с полом багажного отсека. Преимущество достаточно очевидно. Каждый владелец «Жигулей» наверняка вспомнит не один случай, когда ужасно хотелось снять спинку заднего сиденья и избавиться от перегородки между салоном и багажником, чтобы разместить длинномерный груз внутри машины, а не на крыше. Теперь, когда у многих есть садовые участки и постоянно приходится возить доски, саженцы и другие елки-палки, такое конструктивное решение исключительно практично. Впрочем, изготовители могли бы потратить покупателям еще больше, сделав заднее сиденье не цельным, а из двух частей:



«Трехобъемный» силуэт кузова — главный внешний признак новой модификации.

Приборная панель ВАЗ-21099 в сегодняшнем варианте оформлена интересно, но не лишена недостатков.

При откинутой спинке заднего сиденья багажник становится похожим на туннель.



для размещения груза складывается только одна сторона, а рядом может сидеть пассажир. Понятно, что заводу это добавило бы технологических и иных сложностей, однако интересы потребителя все-таки важнее.

Теперь перейдем в салон. Там все знакомо каждому, кто имел дело с «девяткой». Изменена только приборная панель, но и она уже известна по последней комплектации ВАЗ-21093. Такая машина в редакции есть, и в отчете о ее эксплуатации мы поговорим об особенностях новой панели. Сейчас замечу лишь, что в целом она стала приятнее, но на одно обстоятельство посетовать все же придется. Блок контрольных ламп в измененном варианте расположен горизонтально в нижней части приборного щитка, где видимость его затруднена, особенно для людей невысокого роста. К тому же нам встречались панели, которые при сборке своим краем наполовину закрывали полоску ламп, и без того узкую.

Другая досада. У обычной «девятки» пользоваться педалью акселератора не очень удобно, поскольку зона получилась стесненная — места для ступни, особенно большого размера, не хватает. Казалось бы, изменение передней панели давало возможность что-то предпринять и для устранения этого недостатка. Так нет же: в новом

исполнении он, пожалуй, даже усугублен.

Наконец, опробовали автомобиль на ходу. Не было повода ожидать, чтобы появилась какая-то разница между поведением «девяносто девятой» и обычной «девятки» с таким же двигателем. Ее, по сути, и нет. Увеличенный задний свес кузова практически никак не чувствуется — ни при парковке, ни при переезде через препятствия. Может быть, чуть лучше, чем в хэтчбеке, стала обзорность при движении задним ходом, однако разница столь невелика, что о ней можно было бы и не упоминать. А вот что чрезвычайно существенно, так это чистота заднего стекла. Как и положено при такой форме кузова, грязь из-под колес на стекло не летит. Не нужен задний стеклоочиститель, не надо снимать и ставить его щетку. Если перед тем вы ездили на «восьмерке», «девятке» или «Таврии», то в дождливую погоду (а в нашем опробовании долго ждать ее не пришлось) это преимущество не остается незамеченным.

Словом, при всей малости отличий от базовой «девятки», новая машина показалась мне заметно практичнее. Конечно, в ней не разместится такой объемный груз, который мог бы влезть в хэтчбек (например, холодильник или стиральную машину), но

подобные перевозки все-таки редки. Владельцы «жигулей» не испытывают по этому поводу особых горестей, обходясь в крайнем случае багажником на крыше. Но во всех других отношениях автомобиль с багажником, вынесенным из салона, безусловно удобнее. Спрашивается, почему же такой кузов появился только теперь, когда ни «восьмую», ни «девятую» модель никак не назовешь новинкой? Какую бы мотивировку ни выдвигали разработчики, нетрудно предположить, что решающий фактор — запоздалое следование западной моде. А точнее — ориентировка только на зарубежного покупателя. Нам это, согласитесь, обидно.

Вот, собственно, и все о моем знакомстве с «девяносто девятой». Можно лишь добавить, что в перспективе на этом автомобиле появится немало узлов и систем, прежде всего электрических, которые для нас новы. Но об этом поговорим, когда перспектива станет свершившимся фактом.

А. МОИСЕВИЧ

Фото В. Волинского,
В. Князева