

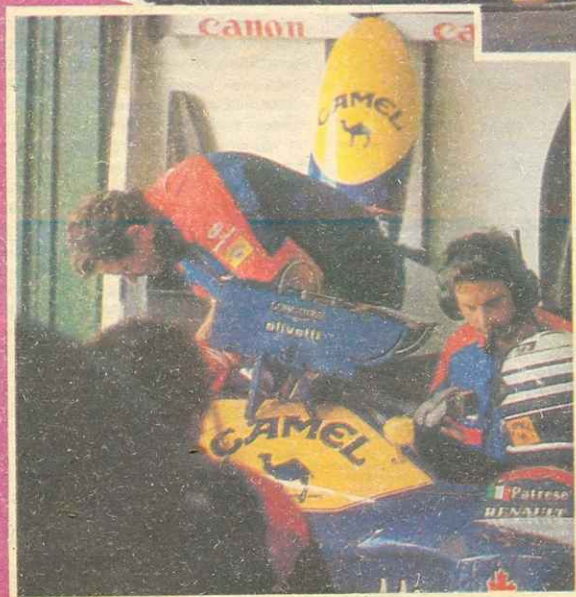
За рулем

В номере:

- Устраняем трещины лобовых стекол

- Вы попали в аварию...
Семь советов адвоката

- Чем отпугнуть угонщика



Формула 1:
Галльский петух поет зорю

Ежемесячный
журнал для автомобилистов

2

Февраль 1992

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Почти двадцать лет спустя... 2

О чем рассказала выставка 4

НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Уроки "Вартбурга" 5

Перекресток мнений 7

СЕМЬ СОВЕТОВ АДВОКАТА

Если вы попали в аварию... 8

ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"

Когда же вытаскает хвост? 10

Колесо 12-13

"Гонки почти не вспоминаю..." 14

ТЕХНИКА

Ей не страшен ни снег, ни толь 15

Модель "157" 16

ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ

"Форд-граната" 16

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС 19

СПОРТ

"Только день продержаться" 20

Галльский петух поет зорю 22

Правнуки первого "Форда" 24

Три белые лошади 26

Экзамен на дому 28,43

Время выбирать 29

В МИРЕ МОТОРОВ

"Ф-100" — "яйцо" из Штутгарта 30

ТЕСТ

Компьютер — это стиль 32

ПРОКОЛ

Подарочек к юбилею 33

СЕРВИС

Трещина в стекле 34

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Требуется сторож 35

Измеряем развал и сходжение 37

Еще был случай... 39

Откуда родом батарея 40

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 41

СВОИМИ СИЛАМИ 41

Контактные системы зажигания 44

"Эпод" в солнечном свете 46



ПОЧТИ ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ...

Сегодня, когда сменяемость моделей стала одним из основных показателей успеха фирм, а понятие «мода» применимо и к автомобилям, есть, тем не менее, и такие направления развития, где оптимальной является политика улучшения однажды найденной удачной конструкции. В полной мере, судя по мировой практике, это относится к целому классу автомобилей — джипам. Ведь надежность, неприхотливость, ремонтпригодность суть производные от простоты и постоянного совершенствования модели.

Вот почему у тех, кому машина нужна для повседневной работы, а не для занятый дорогостоящим хобби, по-прежнему в чести простой и надежный старина «Лэнд-ровер», внешне мало изменившийся от рождения, или «Джип», до удивления похожий на дедушку «Виллис». Выпускаются они не один десяток лет. Среди этих долгожителей бездорожья и наш УАЗ. В декабре исполнилось 19 лет, как модель «469» (по-новому — «3151») прочно заняла место на конвейере в Ульяновске.

Впрочем, в разговорах о консерватизме, характерном для мирового джипостроения, есть немалая доля лукавства. Согласитесь, трудно представить, что потребитель не требует ничего другого, кроме некоторых эволюционных изменений.

Так, английская фирма «Ровер» много лет подряд выпускает простые и надежные джипы «Дифендер», дальнейшее раз-

витие освоено сразу после войны «Лэнд-ровера». Но ведь она делает и «Дискавери», и комфортабельный «Рейндж-ровер». Три семейства (именно семейства, а не модели) джипов сходят с конвейера «Тойоты».

В Ульяновске во дворе экспериментального производства мы видели перспективный джип. У него дисковые передние тормоза, пружинная передняя подвеска и много чего другого, о чем пока говорить нельзя — коммерческая тайна страшной военной! Но, увы, из процесса создания этой машины оказались практически вычеркнутыми целых шесть лет.

Дело в том, что в свое время согласно решениям XXVI съезда КПСС в составе ПО «АвтоУАЗ» появился Кировоградский завод по производству полугорючих грузовиков. То есть сам завод должен был быть построен в 1986—1990 годах. Но в 1985 году по объединению был издан приказ о «создании полноценных конструкторских, технологических и испытательных подразделений, способных одновременно и качественно осуществить разработку, доводку и подготовку к производству полугорючего автомобиля на современном техническом уровне».

УАЗ вел совместные работы по этой теме с НАМИ, польскими специалистами. Планировали, что полугорючка будет изготавливаться на новом заводе в Гяндже (бывшем Кировограде). Но он так и не достроен, да и в Азербайджане сейчас не до него.

Теперь можно совершенно определенно утверждать, что за прошедшие шесть лет Ульяновцы своим основным перспективным автомобилем занимались лишь на досуге.

Прекратил Миноватсельхозмаш финансирование работ на моторостроительном заводе ПО «АвтоУАЗ» по созданию дизельного двигателя для джипа. У самого объединения средств на это нет, так что мечту о собственном дизеле можно пока оставить. Для закупки же импортного нет валюты. Да что там говорить о новом моторе, когда в условиях непрекращающегося дефицита комплектующих, постоянных срывов поставок автомобили подчас передавались потребителю... вовсе без двигателей. При этом покупатель давал письменное обязательство, что претензий к отсутствию мотора не имеет...

В этих условиях оставался единственный путь — текущая модернизация. И вот что сделано за последние годы.

Начнем с двигателя. В объединении «АвтоУАЗ», как мы уже сказали, есть моторостроительный завод с собственным конструкторским подразделением. Взятый здесь когда-то за основу «волговский» мотор видоизменялся вне зависимости от прародителя. Ради улучшения смесеобразования завод изменил форму камеры сгорания и фазы газораспределения. Все это вкупе с новым двухкамерным карбюратором позволило поднять мощность двигателя до 92 л. с./67,6 кВт и уменьшить расход топлива. При этом потребляемым горючим остался тот же бензин А-76.

Трансмиссия получила полностью синхронизированную коробку передач. К сожалению, она пока не на всех автомобилях, сходящих с конвейера. На всех ее передачах, так же как и у главных пар шестерен обоих ведущих мостов, изменены (по сравнению с прежней модификацией) передаточные числа.

Самые существенные перемены претерпела тормозная система. Появление в ней вакуумного усилителя повлекло за собой много изменений: штыи и тормозные колодки стали более жесткими и прочными, диаметр рабочих цилиндров уменьшился с 32 до 25 мм, серьги передних рессор перенесены с их передних концов на задние.

Приведенные данные говорят о том, что работа над усовершенствованием автомобиля не прерывается. В среднем каждые пять лет завод информирует об очередном блоке новшеств (ЗР, 1991, № 11).

Однако грядущий рынок с его свободой выбора, очевидно, потребует более широкой гаммы модификаций. И тут не грех поучиться у зарубежных коллег, скажем, из итальянской фирмы «Марторелли». Получая из России стандартные (а по западным меркам — чересчур аскетичные) машины, синьор Марторелли поднимает потребительские качества УАЗа настолько, что в самой дорогой комплек-

тации этот «русский итальянец» стоит порядка 26 тысяч долларов! Не станем говорить о том, что он потеснил на итальянском рынке более известные фирмы. Но место под солнцем завоевал, своего потребителя обрел. А почитатели комиссара Каттани даже видели в одном из «Спрутов» тот самый «469-й»!

Какие же изменения претерпевает на берегах Тибра посланец с Волжского яра?

Взгляните на снимки. Пластиковая «жесткая» крыша придает автомобилю более законченный вид (для любителей «сафари» есть вариант и с брезентовым верхом). Сваренная из труб «защита» перед радиатором, решетки над задними фонарями, массивные зеркала, отлитые из алюминиевого сплава широкие колеса, «раширяющие» пластиковые накладки колесных ниш. Все они придают нашему родному «козлику» свирепый вид «ихнего» джипа. Правда, эти усовершенствования, как говорится, на максимальную скорость не влияют. Как и «спортивный» руль, иная отделка панели приборов, коврики на

полу, удобные сиденья. Однако ездить в такой машине значительно приятнее.

Но не только внешне отличия характеризуют итальянскую модификацию. Заглянем под капот.

Гидроусилитель руля для езды вне дорог является элементом насущным, а уж никак не роскошным, что поведали с завистью те, кому довелось покататься на «итальянце». Более того, покупателю на выбор предлагается целая гамма двигателей, из которых два дизельных — «Пежо» и «ВМ». Оба имеют примерно равные параметры. Их установка приводит к необходимости менять главные пары в мостах, поскольку оба дизеля быстроходней, чем отечественный бензиновый мотор!

На УАЗе, как, наверняка, на большей части отечественных заводов, прекрасно знают, что хочет потребитель. И сегодня здесь идет активный поиск подрядчиков на производство всех этих нехитрых в общем-то усовершенствований. Так что вполне вероятно, что в самом скором будущем малыми сериями будут выпускаться машины, ничуть не уступающие тому же «Марторелли».

Сейчас идет мало-помалу конверсия, стали действовать малые предприятия, производственные кооперативы. При умелом их использовании возможно создать собственную инфраструктуру смежников. В сложившихся условиях реальный путь технического прогресса для УАЗа — глубокая модернизация. Так что дерзайте, «уазовцы», не ждите милостей «сверху», не сидите сложа руки. Осваивайте советский «Марторелли».

А. СОЛОПОВ

Фото О. Косова



Какие же вы молодцы, Марторелли — так доукомплектовали УАЗ-31512.

Панель приборов на «обитательном» джипе пластмассовая, а не стальная, да и «баранка» другая.

Колеса из легкого сплава, широкие шипы и защитная решетка впереди... Пока их нет на «уазиках», которые для нас.



О ЧЕМ РАССКАЗАЛА ВЫСТАВКА

Интересные выставки бывают не только в Женеве и Франкфурте-на-Майне. Та, о которой мы расскажем, проходила в Москве, в здании на краю Битцевского лесопарка. Здесь, в чехословацком торгово-техническом центре была развернута экспозиция автопринадлежностей и гаражного оборудования, устроенная известным в наших внешнеторговых кругах акционерным обществом «Мотоков».

Вопреки ожиданиям увидеть в основном приспособления для ремонта автомобилей, сразу у входа мы встретили мотоциклы ЯВА и ЧЗ. «Мотоков» решил начать экспозицию с них — то ли из-за броского внешнего вида, то ли в напоминание о лучших временах. Ведь совсем недавно мотоциклы ЯВА, славная история которых началась еще в 1929 году, продавались в нашей стране. 1975 год ознаменовался поставкой в СССР миллионной машины. В лучшие годы мы приобретали до 90 тысяч штук, а последняя партия поступила в начале 1991-го. Сейчас взаимные расчеты производятся в свободно конвертируемой валюте, которой нет ни у той, ни у другой стороны. В результате у них простаивают производственные мощности, а здесь, как пишут в официальных сообщениях, «не удовлетворен покупательский спрос». Но прекращение закупок готовых мотоциклов не повлечет таких социальных потрясений, как отсутствие запчастей. Волна краж деталей и угонов мотоциклов, сопровождаемая «разборками» между молодежными группировками, приближается, как девятый вал. В Минторге РСФСР понимают остроту проблемы, но пока не находят выхода — нет валюты. Может быть, объявятся спонсоры, которые купят особо дефицитные детали, хотя бы для своих регионов. Говорят, что с преступностью нужно бороться в корне. Дефицит запчастей — это и есть тот самый корень. Кстати, в Чехословакии проблема с автомобилями «Лада» — в продаже нет многих деталей. Избыточные запчасти к «жигулям» (если, конечно, они где-нибудь есть) можно было бы обменять на детали к мотоциклам, которыми там забиты все склады.

Поставя у дорожного мотоцикла ЯВА-350/639 с дисковым передним тормозом и порассуждав на тему: наши гончики принесли известность ЯВАМ для спидвея по льду или, наоборот, мотоциклы — мировую славу советским спортсменам, — мы двинулись дальше. В конце блестящего ряда спортивных ЯВ и ЧЗ скромно стоял дорожный мотоцикл с новой коляской «Велорек-700», в которой пассажир может спрятаться от непогоды под складным тентом с пластиковыми окнами. А рядом расположились мотоблоки и сельскохозяйственные орудия для небольших земельных участков. Не знаем, случайным ли было соседство, но уверены, что наши фермеры обрадовались бы и коляске, и мотоблоком.

Наконец, добрались до автомобиль-



ЯВА-350/639 с дисковым передним тормозом.

«Велорек-700» — «коляска», в которой дождь не страшен.

Один из представленных мотоблоков.

Фары для наших машин.

ных деталей. Карбюраторы, вакуумные усилители тормозов, баки для тормозной жидкости, стеклоочистители, щетки к ним и другие изделия радовали глаз. Но, конечно, больше привлекает то, чего у нас не купишь: например, фары для «восьмерок», «таврич» и новых «москвичей». Если наши торговые организации найдут валюту, то проблемы с приборами освещения будут легко решены. Демонстрировалась также «узкая», как у импорт, фара для перспективных моделей ВАЗа. Видели мы и свечи зажигания, которые наши автолюбители когда-то могли купить в магазинах. Помнится, мы их предпочитали. О стенде с автомобильными шинами рассказывать не будем, чтобы лишний раз не возбудить читателя.

Из оборудования для ремонта автомобилей нам приглянулись универсальный стенд для монтажа шин (от маленьких до тракторных и комбайновых), подъемники для автомобилей, приборы для диагностики двигателя и электрооборудования.

Как же приобрести все это, если нет валюты? Разумеется, по бартеру. Чехословацкая сторона готова рассмотреть любые предложения. Возможно и совместное производство, ну, например, мопедов: двигатель и шины — их, рама и колеса — наши. Или все детали чехословацкие, а сборка — наша. Из комплектов деталей у нас в России уже сделаны первые грузовики «Татра».

Раз уж речь зашла об автомобилях, сообщим интересную новость: в Чехословакии упал спрос на легковые машины, так что свои «шкоды» они нам с удовольствием продадут. Ну, а малому бизнесу приглянутся развозные фургоны «Авиа», тем более что наши водители о них неплохо отзываются. Возможно, государственные предприятия и кооперативы заинтересуются дорожно-строительной техникой, кранами на грузовом шасси, цистернами.

Был на выставке и еще один предмет, который очень нужен в нашей стране, — инвалидные коляски. Правда, мы ничего не можем сказать об эксплуатационных качествах, но выглядят они привлекательнее, чем отечественные.

Конечно, выставка «Мотокова» гораздо скромнее парижского автосалона, но зато его товары мы видим на наших улицах. Сложная на первый взгляд техника легко ремонтируется, выдерживает наши дорожные и климатические условия. А цена хоть и в долларах, но невысокая. Заключение сделки можно как через наши внешнеторговые объединения, так и напрямую. Для успешных контактов не нужно знать иностранные языки или нанимать переводчика: у них по-русски говорят ненамного хуже, чем у нас.

Ваших предложений ждут в московском представительстве «Мотокова» по адресу: 123056, Москва, ул. Фучика, 17/19, телефон 250-19-65.

Д. ПОСТНИКОВ
Фото В. Князева