

За рулем

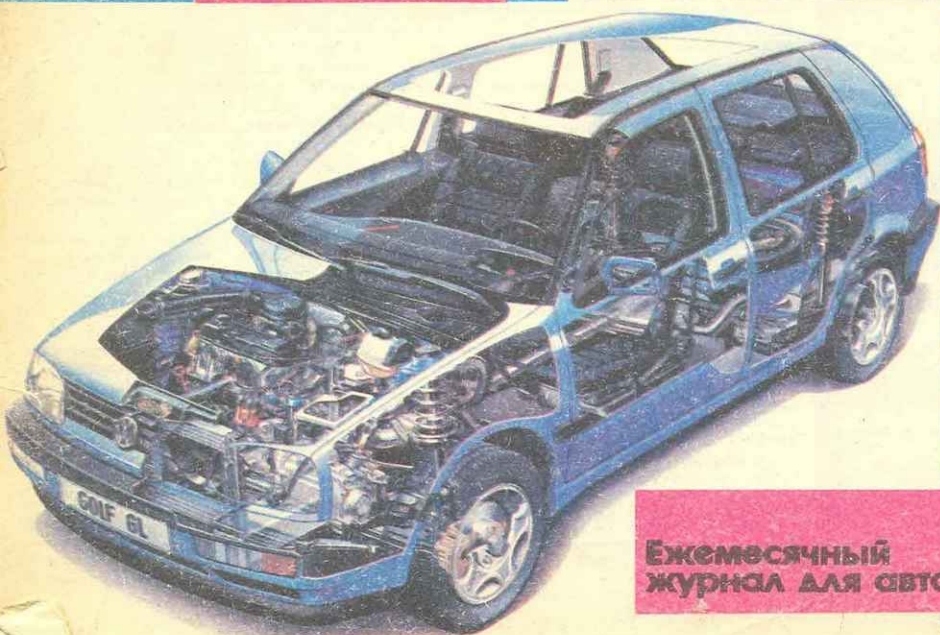
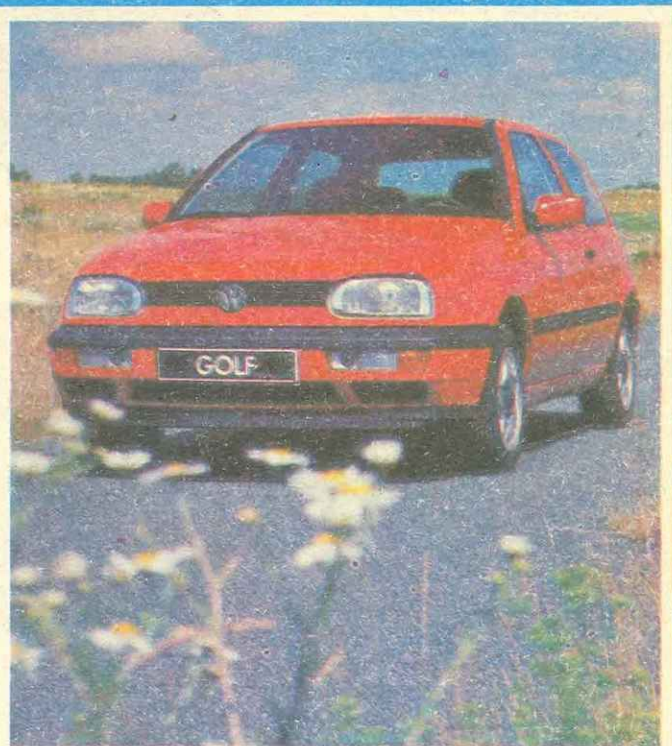
ISSN 0321—4249

В номере:

- Если закапризничал замок зажигания

- "Самара" и "Алеко": какой автомобиль предпочесть?

- Иск к президенту



АВТОМОБИЛЬ ГОДА
"Фольксваген-гольф"

Ежемесячный
журнал для автомобилистов

3

Март 1992

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Вот такая ОКАзия... — 2

ТЕХНИКА

Трицикл "Тулэр" — 4

ИСПЫТАНИЯ

"Самара" и "Алеко":
какой автомобиль
предпочесть? — 5
Вначале покажи товар — 9
Ищем авторов! — 10
Колесо — 12-13

ДОСЬЕ "ЗА РУЛЕМ"

"Адам Опель АГ" — 14

ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ

BMW серии "3" — 16

НАШИ ПРАВЫ

Иск к президенту — 18

СПОРТ

Будем жить теперь
по-новому — 20
Помогите "Золушке" — 20
Дождались, наконец! — 21
Сердитые духи пустыни — 22

АВТОМОБИЛЬ ГОДА

Его величество "Гольф-III" — 24
Автомобиль в ладонях — 27
Экзамен на дому — 28, 43

ПЕРЕКРЕСТОК МНЕНИЙ

Госстрах — это просто
ужас — 30
Он учил ездить "Таврию" — 31
"Евротакс" говорит
по-русски — 32

СЕРВИС

Шиноремонт вкрутую — 33

ТЕСТ

Универсальный "Уником" — 34

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА — 34

ПРОКОЛ

"На грош пятаков..." — 35

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Вторая линия обороны — 36
Немного внимания замку — 38
Еще был случай — 39
Начните с тормозов — 40

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ — 41

СВОИМИ СИЛАМИ

Разбираем электродвигатели
омывателей — 41
Контактные системы
зажигания — 44
Из коллекции журнала
"За рулем" — 46



ВОТ ТАКАЯ ОКАзия...



Мы лавировали в римской автомобильной толчее, как лодка среди льдин по весенней реке. Справа и слева — масса «ФИАТов-панда», «лянча-ипсилон», «рено-5». Из окна нашего ярко-желтого такси (а это компактный «ФИАТ-уно») не видно ни одной большой машины. Они не для Вечного города с его тесными улицами, где в старейшем центре въезд автомобилям частных владельцев вообще запрещен. Он открыт только для общественного транспорта, такси, обслуживающих магазины машин. И еще для семи тысяч автомобилей со специальными пропусками, которыми пользуются президент страны, министры, сенаторы и другая высшая администрация.

Рим, как и другие большие европейские города, очень скуп на жизненное пространство для автомобилей, а количество их год от года растет. И модели длиной 3,4—3,7 метра поэтому там довольно распространены. Теперь их парк пополнят ФИАТы новой модели «Чинквеченто» — ладная городская машина длиной 3,27 метра, то есть даже короче «Панды» (ЗР, 1991, № 3). И вот в связи с okazji — официальной презентацией новинки — тысяча двести автомобильных журналистов из пяти частей

Модернизированная «Ока» выглядит вполне современной на фоне своих аналогов. А может быть, скоро придется говорить — «выглядела»!

света были приглашены в Рим. Подробный рассказ о машине и первых впечатлениях от поездки на ней еще впереди, в одном из номеров «За рулем».

Любопытно, что итальянский журнал «Кваттророте», поместив в ноябрьском номере прошлого года статью о новом ФИАТе, отметил: «Но есть и другой «Чинквеченто». У него те же габариты, но рожден он в России и называется «Ока». Действительно, если пристально приглядеться к «Чинквеченто», познаться с его характеристиками, нетрудно признать в нем близнеца нашей «Оки». Ведь они представляют первую группу особо малого класса машин, для которых известная общность технических решений, габарита и внешних форм диктуется инженерной целесообразностью. И приведенная ниже таблица важнейших параметров «Чинквеченто», «Панды» и «Оки» подтверждает эту мысль.

Впрочем, не станем вдаваться в подробности. Попробуем рассмотреть в целом проблему производства сверхмалых

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

моделей — будь то «Ока» или «ФИАТ-панда» у нас в стране. Такой автомобиль нынче волнует многих. И не только потому, что в больших городах на улицах и стоянках у нас крайне тесно.

При всем сумасбродстве цен он — самый дешевый. И спрос на него есть и будет. Безусловно, сегодня наш потребитель готов купить любую машину. А завтра, когда цены на бензин устремятся в погону за ценами на мясо и масло? Не станет ли скромная на аппетит «Ока», расходуя в городском цикле езды 6 литров на 100 км, желаннее, чем, скажем, ВАЗ-21093, который в том же режиме требует 8,6 литра топлива?

«ФИАТ-чинквеченто» впервые был представлен европейской общественности в декабре прошлого года. Выпускать его будут в Польше.

«Панда», место которой в производственной программе ФИАТа, возможно, скоро займет «Чинквеченто»...

Наш журнал немало писал о проводившихся испытаниях ВАЗ-1111 (№ 1, 2 и 7 за 1989 г., № 5 за 1990 г., № 4 за 1991 г., № 1 за 1992 г.), который в целом получил применительно к тем условиям, на которые он рассчитан, высокую оценку. И эта модель не только имеет право на жизнь, но и право на крупномасштабный выпуск порядка 300 тысяч в год.

Компактные городские автомобили и в Европе имеют свой сектор на потребительском рынке, в чем я смог воочию убедиться в том же Риме. Кстати, за последние 10 лет в западноевропейских странах продано свыше трех миллионов «ФИАТов-панда». Чуть меньше сбыт самого маленького ФИАТа, модели «126» — почти за два десятилетия изготовлено 2,8 миллиона машин. Это все у них. А у нас?

Довольно грустную статью под заголовком «Вот такая ОКАзия...» я прочел в одном из октябрьских номеров заводской газеты ВАЗа. «Волжский автостроитель» сообщал, что собран десяти-

тысячный двигатель для «Оки». Десять тысяч — это же «крохи», которые к тому же распределяются между тремя заводами в Тольятти, Набережных Челнах и Серпухове.

Есть, конечно, поводы «для тихой радости» — на ВАЗе уже более года силовые агрегаты «Оки» собирают на конвейере, стабилизировалось качество их изготовления. Но ведь когда-то рассчитывали, что в 1991 году удастся осилить 25 тысяч комплектов узлов и деталей для ВАЗ-1111. Но сегодня реальный уровень — только пять тысяч. Сказались и трудности с валютой — оборудование пришлось закупать только отечественное. Да и его поставки заводы — например, зуборезных станков в Витебске (Белоруссия) и Корсунь-Шевченко (Украина) — зачастую срывают. Сильно сдерживает производство и нехватка комплектующих деталей, металла. Промышленность, как и экономика в целом, переживает «смутное» время, когда прежние производственные связи и отношения рвутся, а новые еще не установились. Это дает себя знать во всем, в том числе и в отношениях с иностранными фирмами.

Сравнительно недавно, три года назад, бывший Минавтосельхозмаш по поручению правительства СССР начал переговоры с зарубежными автомобильными компаниями об организации совместного производства легковых машин класса «Оки» в Елабуге. Но встречи с представителями фирм «Сузуки», «Мицубиси», «Фольксваген», «Форд» не принесли желанных результатов. Лишь с ФИАТом намечилось взаимопонимание, но речь шла о производстве в СССР «Панды», о разработке совместной модели «А93», которая относилась ко второй группе малого класса. Такие намерения действительно были, однако экономическая неопределенность в стране в конце концов свела на нет оптимистические прогнозы. Перспективы с производством в Елабуге «Оки» или другой аналогичной ей модели окутал туман неопределенности. Пока же ФИАТ ведет переговоры только с ВАЗом (не с ЕлАЗом), и об их итогах говорить еще рано.

Между тем на ВАЗе к производству «Оки» установилось отношение как к чему-то второстепенному. Завод держат за горло смежники, упивающиеся своим суверенитетом, и к концу года у него по основным легковым моделям образовалась многотысячная недосдача (в конце ноября на территории ВАЗа скопилось более пяти тысяч некомплектных машин). А тут поджимают сроки с освоением нового семейства ВАЗ-2110, да еще только только наладили выпуск седана ВАЗ-21099. В этих условиях уж не до «Оки», хотя на 1992 год план по ней чуть выше, чем в прошлом.

Иное дело с «ФИАТом-чинквеченто». Сразу после римской презентации с декабря минувшего года в Польше на предприятиях ФСМ в городах Бельско-Бяла и Тыхы уже начато производство этой модели — первого ФИАТа, полностью выпускаемого за границей (разумеется, с точки зрения итальянцев). Намечено делать ежегодно по 160 тысяч таких машин, причем 100 тысяч из них

Окончание — на стр. 5.



Фото ФИАТ и В. Кизяева

Основные параметры	Модель		
	«ФИАТ-чинквеченто»	«ФИАТ-панда-750»	ВАЗ-1111 «Ока»
Количество цилиндров	2	4	2
Рабочий объем двигателя, см ³	704	770	649
Мощность, л. с./кВт	31/23	34/25	30/22
при об/мин	5000	5250	5600
Количество передач	4	4	4
Ведущие колеса	передние	передние	передние
Размер шин	135/70SR13	155/65SR13	135/80R12
Длина, мм	3227	3410	3210
Ширина, мм	1487	1495	1420
Высота, мм	1435	1420	1390
База, мм	2200	2160	2180
Колея колес, мм:			
передних	1264	1260	1210
задних	1257	1265	1200
Радиус поворота, м	4,25	4,7	4,9
Снаряженная масса, кг	675	700	635
Объем багажника, м ³	0,17	0,27	0,22
Наибольшая скорость, км/ч	127	125	120
Время разгона до 100 км/ч, с	28	23	30
Расход топлива, л/100 км:			
при 90 км/ч	4,3	5,0	4,5
при 120 км/ч	—	—	—
городской цикл езды	6,1	6,5	6,0
Запас топлива, л	35	40	30



▲ Базовая модель мотороллера Тульского машиностроительного завода.



На этом снимке хорошо видно «утопленное» в гнездо запасное колесо. Доступ к багажнику удобен.

Как, наверное, помнят читатели «За рулем» и «Мото», модульная схема компоновки двухколесного мотороллера позволяет заменить его экипажную часть, установить задний мост, превращая тем самым машину в трехколесную. При этом на ведомую ось вариатора ставится короткая цепная передача, связанная с редуктором заднего моста. Силовой агрегат рабочим объемом 200 см³ и мощностью 12 л. с./9 кВт и трансмиссия остаются на традиционных местах в задней части, а пространство над ними отдано багажному отсеку объемом 105 дм³ с верхней и задней крышками. В открытом положении задняя крышка увеличивает погрузочную поверхность багажника. При этом шарнирный кронштейн крепления номерного знака с фонарем позволяет поворачивать номерной знак на 90°, и даже при открытой задней крышке багажника он виден хорошо. Запасное колесо ничуть не мешает перевозке крупногабаритных предметов, поскольку «утоплено» в гнездо. Для большего удобства перевозок верхняя крышка багажника съемная. На передних внешних стенках багажного отсека сделаны ручки для пассажира, которые необходимы для перекачивания машины при выключенном двигателе, например, на стоянке.

В длительных туристских поездках на боковых поверхностях багажника можно разместить «мягкий» груз (баулы, туки, рюкзаки).

Трехколесный мотороллер с увеличенной на 300 мм базой (1600 мм) рассчитан на двоих. Водитель и пассажир

Передняя часть трехколесной модели унифицирована с двухколесной машиной.

сидят друг за другом. Седло может иметь два варианта: раздельное (состоящее из двух подушек) и цельное (единое основание и подушка). Спина пассажира упирается не на выступающую заднюю часть багажника, а на небольшую подушку, композиционно завершающую задок седла. При помощи поворотного шарнира седло откидывается вперед, открывая доступ к горловине бензобака.

Для опоры ног пассажира служат подножки с углублениями. Площадки подножек находятся на уровне пола передка мотороллера. Во время длительной езды пассажир чувствует себя достаточно комфортно, поскольку мышцы ног не напряжены постоянно. Не забыт конструкторами и водитель. Удобно расположена педаль ногового тормоза, тщательно подобрана длина рукоятки включе-

ния задней передачи, которая находится по правую руку водителя. Человек за рулем практически любого роста может манипулировать ею не меняя позы.

Законченность и единство стиливого решения машине придают пластмассовые колпаки задних колес с перфорацией для улучшения охлаждения барабанных тормозов.

Таковы основные особенности нового трехколесного мотороллера. Конструкторы предусмотрели его эксплуатацию с небольшим прицепом, разработка которого в настоящее время уже завершена. Прицеп можно трансформировать в двухместную палатку для ночлега.

Дизайнеры ВНИИТЭ также предложили несколько модификаций трехко-



лесного мотороллера. Они включают различные элементы защиты экипажа от непогоды — высокое ветровое стекло, специальные обтекатели, тенты и даже полубину, состоящую из навесных пластмассовых деталей. Одна из модификаций представляет собой моторишку со складным тентом и двумя сиденьями, расположенными за местом водителя.

Таким образом, сегодня в портфеле Тульского завода лежат предложения по целому семейству машин, встречу с которыми с нетерпением ждут все любители мототехники. Что же касается представленного нами трехколесного мотороллера, то сейчас он проходит всесторонние испытания. Подождем их результатов.

Н. КАПТЕЛИН,
дизайнер ВНИИТЭ