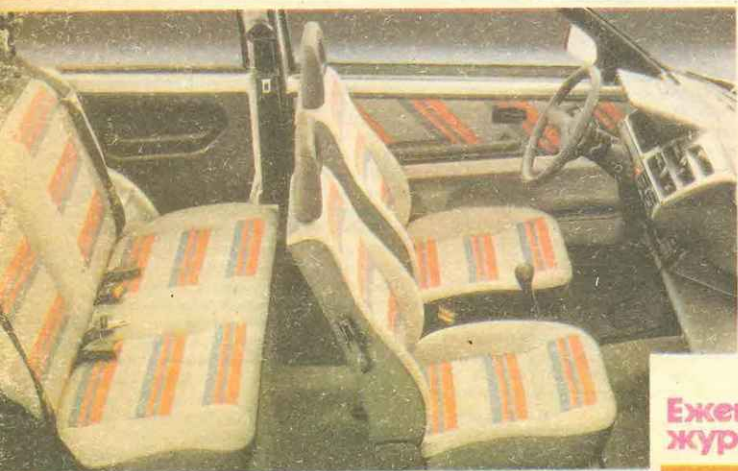


# За рулем

## В номере:

Человек в форме:  
милиционер или  
переодетый бандит?

Латаем прогнивший  
кузов



"Чинквеченто" —  
маленький автомобиль  
для большого города

Ежемесячный  
журнал для автомобилистов

4

Апрель 1992



## СОДЕРЖАНИЕ

### НАШЕ ЗНАКОМСТВО

ФИАТ эпохи Возрождения — 2

### ИСПЫТАНИЯ

Три вездехода на бездорожье  
Уэльса — 6

Такой "неожиданный"  
дефицит — 8

СПРАВочНАЯ СЛУЖБА — 9

### ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Катастрофа или мысли с гор-  
стью дорожной пыли — 10  
Что делать? — 29

КОЛЕСО — 12

ПЕРЕКРЕСТОК МНЕНИЙ — 15

### ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ

"Тойота-королла" — 16  
2222 проклятия — 17

### ДОСЬЕ "ЗА РУЛЕМ"

"Отомобиль Ситроен" — 18

### ТЕХНИКА

"Апельсин-2" из НАМИ — 20

### НАША АНКЕТА

Мой зарубежный  
автомобиль — 22

### СПОРТ

Выигрывай в воскресенье,  
продавай в понедельник — 24

Когда счет — на минуты — 27

Экзамен на дому — 28,43

Инвалид под колесами  
реформы — 30

КавЗ-3275. Дебют новой  
модели — 32

### ТЕСТ

Доверять ли радиосторожу 33

### ПРОКОЛ

Почему оторвались "уши" 34

### СЕРВИС

Тайна шифра ДСА — 35

### КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Подробности о выжимном  
подшипнике — 36

Кран починим сами — 37

Цилиндры, колодки, шиты 38

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ — 39

### СВОИМИ СИЛАМИ

Меняем втулки в подвеске  
"Волги" — 39

Эпоксидка — хорошо,  
а паяльник — лучше! — 41

Еще был случай... — 42

ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ — 44

### Из коллекции журнала

"За рулем" — 46



# ФИАТ ЭПОХИ

**В**се начинается с имени. На презентации новой модели ФИАТа, проходившей в демонстрационном зале римской киностудии «Чинечитта», тысяче двумстам автомобильным журналистам пяти континентов представили «Чинквеченто». Почему этот городской автомобиль первой группы особо малого класса с двигателем, чей рабочий объем всего 704 см<sup>3</sup>, назвали именно так (по-русски — «пятисотка»)? Пьетро Канарелла, один из руководителей фирмы, на пресс-конференции определил новую машину, как наследницу знаменитого ФИАТ-500 1936 года (он известен и как «Тополино»). Я же провел параллель с периодом «Чинквеченто», который в итальянской эпохе Возрождения приходился на XVI век — пятисотые годы второго тысячелетия. Италия нашла тогда новый язык в искусстве, который позволил перейти от культуры средневековья к культуре нового времени. Может быть, по аналогии «ФИАТ-Чинквеченто» как раз та модель, которая отражает культуру нового времени в автомобилестроении? И я невольно стал искать подтверждение этой мысли. Мы ведь всегда считали, что маленькая модель всегда самая простая, самая дешевая, самая спартанская. И правомерно ли «ширпотреб» возводить в ранг предметов «культуры нового времени»? Так проверим, в самом ли деле «Чинквеченто» — новый язык в отношениях «промышленник — потребитель».

«Рукопожатиями» с этим автомобилем мы обменялись сразу же, как только раздвинулся занавес и участников презентации пригласили на сцену. Там их

«Чинквеченто» — машина очень компактная и поэтому в стандартных футбольных воротах шириной 7,32 м умещаются три новых ФИАТа.

дождался десятка разноцветных машин. Один «Чинквеченто» ласково подтолкнул меня пластмассовым бампером (не стоял на тормозе) и галантно склонился в мою сторону, когда я переступил порог кузова. Забраться в салон, подогнать под себя сиденье, потрогать все рычаги и ручки, повернуть головой, заглянуть под капот, запустить руку к свечам и масляному фильтру — все это, я думаю, проделал каждый из присутствующих. Дорожные испытания — завтра, а сегодня — лишь формальное знакомство.

Входить в машину и выходить из нее — удобно. Высокий косяк двери (1360 мм), довольно широкий (около 1120 мм) дверной проем не создавали помех. В ВАЗ-2109 влезать мне сложнее.

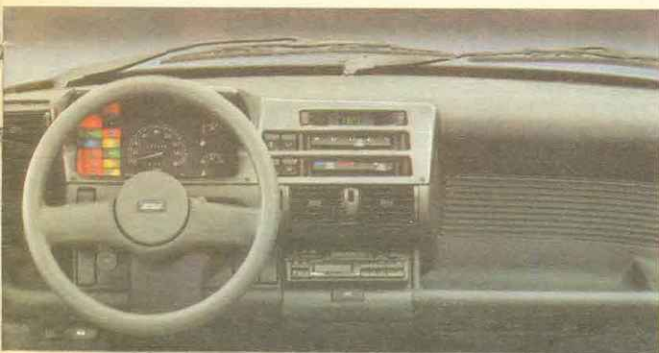
Место водителя с точки зрения эргономики вполне комфортабельно, локтям просторно, несмотря на компактность машины. Ширина салона на уровне плеч оказалась вполне достаточной и на передних, и на задних сиденьях. Так что водитель и пассажиры не чувствуют себя сардинами в консервной банке. Цифры? Вернувшись домой, сравнил: «Чинквеченто» — 1243 и 1246 мм для передних и задних сидений соответственно, у «Волво-440» — 1290 и 1376 мм, у ВАЗ-2108 — 1330 и 1335 мм.

Передние сиденья на ФИАТе — с подголовниками, причем подушки и спинки не ровные, а с боковыми валиками, фик-





## ВОЗРОЖДЕНИЯ



Очень рационально спланирована панель приборов. Через рулевое колесо хорошо видны три циферблата и световые индикаторы. В центральной ее части — часы (вверху), блок управления отоплением и вентиляцией и радиоприемник (внизу).

сирующими тело от перемещений. На дверях сделаны подлокотники, а против локтей пассажиров заднего сиденья — ниши во внутренней обшивке салона.

Среди других моделей ФИАТа «Чинквеченто» по массе, габариту и классу стоит на самой низкой ступеньке иерархий. Но у него тканевая (не кожаная) обивка сидений, потолка, дверей. Лобовое стекло — с двумя «дворниками» и омывателем, а заднее — с обогревом, омывателем, стеклоочистителем в качестве стандартного оборудования. Кстати, в его набор входят подголовники передних сидений, четыре ремня безопасности, замок на пробке бензобака, проводка для антенны и радиоприемника. Покупатель может выбрать приглянувшийся цвет кузова из 10 пред-

лагаемых, в том числе четырех типа «металлик». За дополнительную плату машина комплектуется приемником, люком в крыше, электрическими стеклоподъемниками, часами с цифровой индикацией, тонированными стеклами, двумя наружными зеркалами заднего вида, центральным замком дверей, поворотными (как форточки) боковыми стеклами — неплохой пример учета запросов потребителя! И все это, замечу, на машине класса «Оки».

Перед водителем три прибора: спидометр, указатели количества топлива и давления масла. Они хорошо читаются и удачно затенены козырьком. Справа — большая полка. Не «перчаточник», который зрительно делал бы интерьер более тесным, а именно полка для разных

мелких вещей. Под ней — ниша для водительских документов. Все спланировано очень удобно и продуманно.

Заднее сиденье можно сложить, причем за доплату покупатель получит машину, у которой спинка этого сиденья — разрезная. Можно откинуть вперед ее правую часть, сложить переднее сиденье и без помех перевозить лыжи, удочки и другую длинную поклажу. Если сложить сиденье, то объем для багажа увеличится с 0,17 м<sup>3</sup> до 0,81 м<sup>3</sup>. Такими возможностями не обладает ни одна из известных моделей этой группы. Напомним, соответствующие данные для «Оки» — 0,2 и 0,4 м<sup>3</sup> и «Таврии» — 0,252 и 0,746 м<sup>3</sup>.

Эксперсия под капот выявляет, что двухцилиндровый двигатель, ось коленчатого вала которого лежит вдоль машины, положен на левый бок. Крышка его клапанного механизма почти упирается в нишу левого переднего колеса. Как же добираться к клапанам для регулировки? А не надо — у «Чинквеченто» применены гидравлические компенсаторы зазоров, как на американских «дорожных дредноттах». Кстати, эта модель — первая в мире среди машин сверхмалого класса, оснащенная компенсаторами. Их применение, как и бесконтактной системы зажигания, и малообслуживаемого аккумулятора емкостью 40 А · ч, заметно сократило хлопоты по уходу за машиной. Но проверить натяжение ремня генератора все же приходится.

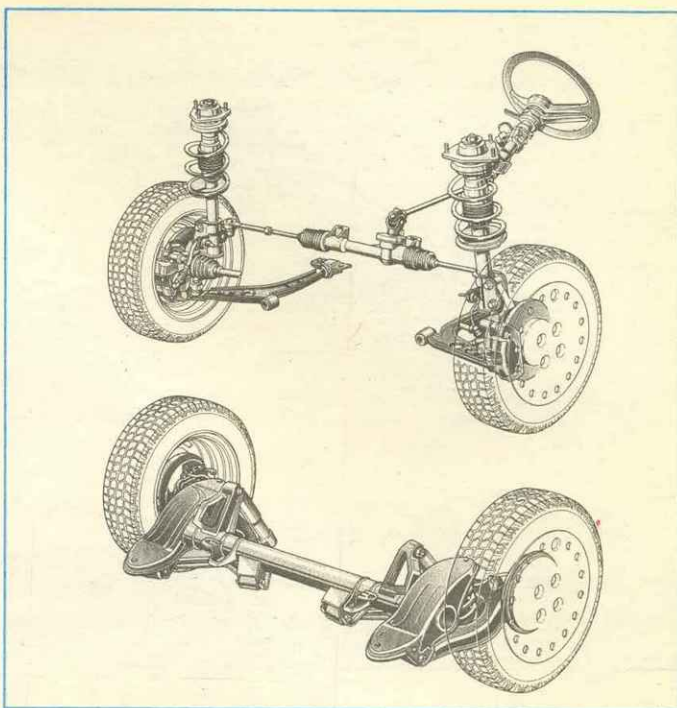
Моторный отсек сконструирован очень плотно и добраться до свечей или масляного фильтра непросто. В отличие от «ФИАТа-панда», здесь «запаска» изгнана из моторного отсека, чтобы как можно ниже опустить линию капота, и уложена горизонтально в багажнике. Задняя дверь сделана во всю ширину машины, как у холодильника. Грузить багаж через нее удобно: высота порога от дороги — около 560 мм. Это немного, если вспомнить, что у ВАЗ-2109 и «Москвича-2141» этот размер составляет соответственно 840 и 820 мм.

В заключение опускаюсь на колени, склоняю голову и подсовываю линейку под детали подвески колес, картер двигателя, глушитель. Похоже, что дорожный просвет 140 мм — в фирменном проспекте его величины нет. Маловато, если судить применительно к дорогам наших городов!

Дорожные испытания нас ждали на следующий день. Из Рима по старинному Аппиевому шоссе вереница из 350 машин направилась к Альбано. Сорок шесть километров подъемов, брусчатки, выбоитого, как на московских улицах, асфальта, крутые повороты, узкие проезды через деревянные образцовые естественный испытательный трек.

Первые ощущения таковы. Прекрасная обзорность, удобство парковки, чему способствует низкое расположение подоконной кромок. Поначалу доставляет неудобство... отсутствие перед глазами капота — он круто уходит вперед и с места водителя не виден. В поле зрения он попадает, лишь если вытянуть шею или чуть приподняться на сиденье. При парковке с неприятными трудно ориентироваться, хочется ближе «приткнуться» к автомобилю, что стоит «под носом».

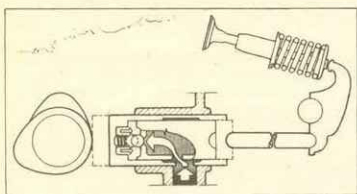




Независимая пружинная подвеска передних колес типа «Мак-Ферсон». Ее жесткость — 16,1 кгс/см, а ход колеса до буфера сжатия — 60 мм. Реечный рулевой механизм и тяги помещены внутри базы и защищены от повреждений. Тормозные диски — диаметром 240 мм. Гидропривод тормозов снабжен вакуумным усилителем.

Независимая пружинная подвеска задних колес. Ее жесткость — 15,9 кгс/см, а ход колеса до буфера сжатия — 80 мм. Тормоза — барабанные, диаметром 185 мм. Шины — размером 135/70R13 или 145/70R13 (за дополнительную плату). Давление в шинах: передних — 2,0 бар, задних — 2,2 бар.

Компоновка переднеприводного «Чиквеченто». Этот автомобиль снаряженной массой 675 кг при двигателе мощностью 31 л. с./23 кВт развивает скорость до 127 км/ч. Разгон с места до 100 км/ч занимает 28 секунд, а расход топлива при испытаниях по условному городскому циклу составляет всего 6,1 л/100 км. Подробная характеристика машины приведена в мартовском номере журнала.



Устройство гидравлического компенсатора зазоров в клапанном механизме. Два соосных цилиндра, образующие толкатель, постоянно расширяются маслом, которое поступает под давлением из системы смазки. Таким образом, постоянно выбирается зазор между ними, распределительным валом и штангой клапанного привода.

Рентгеновский снимок силового агрегата. Он вынесен за передние ведущие колеса и присоединен к кузову в четырех точках. Два цилиндра положены на левый (по ходу машины) бок. Справа виден генератор, над двигателем — двухкамерный карбюратор. Радиатор (на снимке не показан) находится правее генератора.

