

За рулем

ISSN 0321-4249

В номере:

Итальянская "Тема"
на наших дорогах

Российские
автосалоны:
возрождение
традиций

Служба за радаром

Cummins



Камский грузовик с американским
"сердцем"



Ежемесячный
журнал для автомобилистов **5-6**

Май—июнь 1992

СОДЕРЖАНИЕ

КАМАЗ плюс "Камминс" _____	2
ИСПЫТАНИЯ	
"Итальянцы" в России _____	4
ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ	
Эх вы цены, мои цены... _____	6
Директор _____	8
Впервые на русском языке _____	9
Что в имени твоём? _____	10
"Авто" на ТВ _____	11
КОЛЕСО _____	12,20
ТЕСТ	
На хитрый радар... _____	14
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА	
Небесный патруль _____	17
Легко нынче красть автомобили _____	18
Экзамен на дому _____	32
Внимание: колонна! _____	33
На дорогах не стало спокойней _____	38
АВТОМОБИЛЬ ПО-РОССИЙСКИ	
А нам чего-нибудь попроще... _____	22
СПОРТ	
В этом мире случайностей нет _____	24
Хорошо забытое старое _____	26
Пробный шар _____	28
Это что за броневик? _____	31
ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА	
Когда бензин стоил 40 копеек... _____	34
СТРАХОВОЙ ПОЛИС	
Что фирма АСКО нам готовит _____	36
ПЕРЕКРЕСТОК МНЕНИЙ _____	37
СЕРВИС	
Балансировочные станки из Харькова _____	40
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ	
Проходился...обод _____	41
В оппозиции к "металлокорду" _____	41
Слово владельцам "старых" "москвичей" _____	42
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ _____	44
Не верьте, что вы беспомощны _____	46
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____	47
СВОИМИ СИЛАМИ	
Снимаем передний бампер АЗЛК-2141 _____	47
Еще был случай _____	50
"Санос" на нашем рынке _____	52
Из коллекции журнала "За рулем" _____	54

Это соглашение можно назвать браком по расчету. Для американской фирмы «Камминс» оно открывает путь к сотрудничеству с крупнейшим производителем тяжелых грузовиков и новые рыночные возможности. Для КамАЗа — это новейшая технология и передовая конструкция дизелей.



ПЛЮС «КАММИНС»

«Мы рассчитываем получать прибыль от продажи КамАЗов на мировых рынках. Признаться, у нас в стране уже привыкли к амбициозным заявлениям капитанов отечественной промышленности, и жизнь, не однажды их опровергавшая, заставляет относиться к подобным обещаниям довольно скептически. Но тут случай особый — слова, приведенные в начале статьи, принадлежат председателю совета директоров... американской моторостроительной фирмы «Камминс энджин компани» Генри Шахту. А валюту не только американцам, но и заводу в Набережных Челнах должны принести поставки на экспорт КамАЗов с дизелями «Камминса».

Переговоры между КамАЗом и «Камминсом» начались четыре года назад. Эта фирма широко известна во всем мире. Ее заводы, кроме США, работают в Англии, Бразилии, Индии, Китае, Южной Корее, Мексике, Турции. Дизелями «Камминс» комплектуются 50% тяжелых грузовиков США («Уайт», «Фрейтлайнер» и др.), а также английские «Седдон-Аткинсон», «Фоден», ЭРФ, финские «Сису». «Камминс» выпускает для грузовиков и автобусов четыре семейства четырехтактных дизелей с турбонаддувом мощностью от 180 до 465 л. с. Если сопоставлять их по основным показателям с аналогичными отечественными силовыми агрегатами, то преимущества иноземной «шестерки» налицо. Возьмем дизель КамАЗ-7403.10 с турбонаддувом. При рабочем объеме 10 850 см³ он развивает мощность 260 л. с. при 2600 об/мин, а его наибольший крутящий момент составляет 80 кгс·м при 1600 об/мин. Сухая масса такого дизеля с оборудованием равна 750 кг, а минимальный удельный расход топлива в час — 162 г на 1 л. с.

Двигатель «Камминс 6ЦТА-8,3-265» при рабочем объеме 8270 см³ развивает мощность 265 л. с. при 2400 об/мин, крутящий момент — 95 кгс·м при 1500 об/мин. Его сухая масса — 565 кг, а минимальный удель-



Четыре семейства дизелей «Камминс» [мощность, масса и удельный расход топлива]:
«Б» — 5880 см³, 180—210 л. с., 380—392 кг, 155 г/л. с. в час; «Ц» — 9270 см³, 250—325 л. с., 850—873 кг, 140—147 г/л. с. в час; «ЛТ10» — 10 009 см³, 250—325 л. с., 850—873 кг, 140—147 г/л. с. в час; «Э» — 14 032 см³, 320—465 л. с., 1222 кг, 143—147 г/л. с. в час.

Один из опытных образцов КамАЗа с дизелем «Камминс» и кабиной «Сису» из числа машин, испытанных еще до подписания соглашения о «Камдизеле».

ный расход топлива в час—144 г на 1 л. с. Иными словами, американский дизель при одинаковой мощности с «камазовским» имеет на 24 % меньший рабочий объем, на 25 % легче, развивает на 19 % больший крутящий момент и расходует на 11 % меньше топлива!

Эти обстоятельства сыграли немалую роль при выборе КамАЗом партнера для совместного предприятия по производству дизелей. И в начале ноября прошлого года было подписано соглашение с «Камминс энджин компани».

Но почему через четыре года? Можно было бы ответить, что фирмы должны были присмотреться одна к другой, понять техническую политику и возможности партнера. Все это так, но главное заключалось в том, что только в конце 1990 года производственное объединение «КамАЗ»

было преобразовано в акционерное общество. Новая форма хозяйственной деятельности дала КамАЗу большую свободу действий, открыла возможности для более быстрого омоложения основных фондов, а следовательно, дала ускорение техническому прогрессу. Через год после акционирования президент «А. О. КамАЗ» Николай Бех и председатель совета директоров «Камминс» Генри Шахт подписали соглашение о создании совместного предприятия «Камдизель» с начальным капиталом в миллион долларов и миллион рублей. Оно будет вести на основе новейшей технологии, освоенной американским партнером, не только конструирование и производство современных автомобильных дизелей, но и их сбор, обслуживание, ремонт. Двигатели «Камдизеля» предназначены не только для грузовиков КамАЗ, но и для других большегрузных автомобилей, а также автобусов «Икарус», поскольку 30 % акций последнего принадлежит советской холдинговой компании «Атэкс».

Пока у нас в стране немного крупных совместных предприятий, нацеленных на технически сложные объекты массового

производства. И вот теперь заложены основы для сборки, а затем и собственного производства «камминсов». Первые 200 автомобилей с этими дизелями намечено изготовить в нынешнем году. Сначала двигатели будут поступать в Набережные Челны от дочернего завода в Англии, но, по словам Н. Беха, «к концу 90-х годов у нас будет сходиться с конвейера до 25 тысяч моторов, а в перспективе — 150 тысяч».

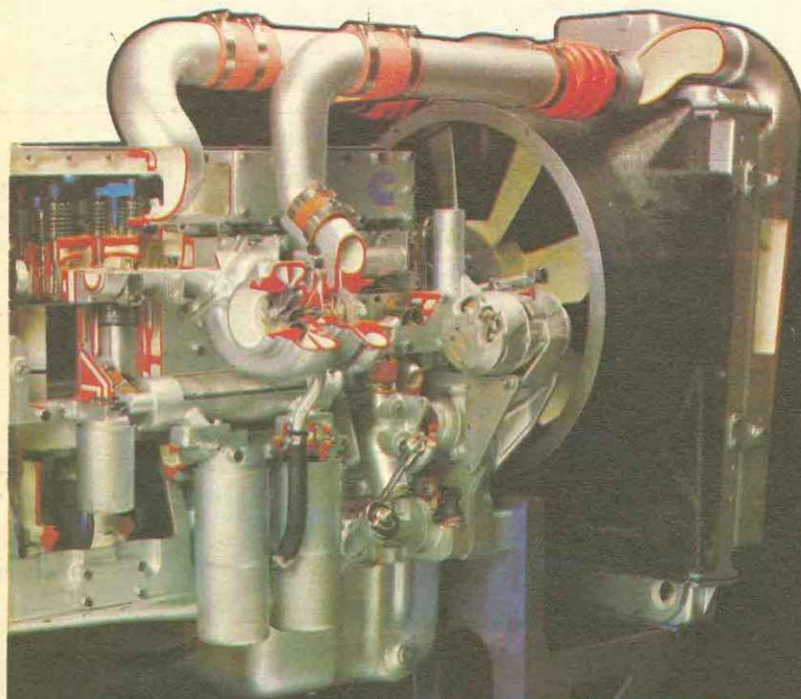
«Камдизель» планирует освоить четыре семейства шестицилиндровых дизелей «Камминс». Во всех используются турбонаддув, алюминиевые поршни, полноопорные коленчатые валы. Двигатели семейства «Ц», «ЛТ10» и «Э» комплектуют мокрыми гильзами цилиндров, семейства «ЛТ10» и «Э» — головками с четырьмя клапанами на цилиндр, а дизели семейства «Э» имеют общие головки для каждой пары цилиндров.

КамАЗы с новыми дизелями, а также с другими техническими новинками предназначены в первую очередь для экспорта, чтобы выручить столь необходимую для акционерного общества валюту. Наши выгоды тут ясны, а что дает соглашение американской стороне?

Для «Камминс энджин компани» совместное предприятие открывает новые рынки — не только российский, дает возможность сотрудничать с крупнейшим в мире изготовителем большегрузных автомобилей и вследствие этого расширить масштабы производства дизелей, снизить их себестоимость. Поскольку развитие совместного предприятия требует приращения капитала, то американская сторона намерена свою долю прибыли (50 % — пропорционально вкладу в уставной капитал) инвестировать в течение нескольких лет в производственные мощности «Камдизеля». Нет, не выкачивать деньги из нашей страны, как в свое время внушали нам идеологизированные экономисты, собирается «Камминс», а развивать совместные (выгодные обеим сторонам!) производство и сбыт.

Если в ближайшие годы «Камдизели», как и другие нововведения, например установка кабин финской фирмы «Сису», станут обыденным явлением на грузовиках из Набережных Челнов, то КамАЗ вполне может стать вровень с известными зарубежными марками на мировом рынке. А именно это и нужно сейчас нашей экономике.

Л. ШУГУРОВ



Основная часть продукции КамАЗа — трехосные грузовики с восьмицилиндровыми дизелями. Из 96 776 машин, изготовленных в 1990 году, 40 % составили седельные тягачи, 40 % — машины с бортовыми платформами и шасси и 20 % — самосвалы. На двухосные модификации пришлось пока лишь 4 %.

Фото «Камминс энджин компани», В. Князева и ТАСС



© Издательство «Патриот», «За рулем», 1992 г.



"ИТАЛЬЯНЦЫ" В РОССИИ

Без малого семьдесят лет минуло с того достопамятного времени, когда ФИАТы вышли на наши дороги — не заезжими гостями, а хозяевами. Это были грузовики АМО-Ф-15, в маркировке которых буква "Ф" была скромным указанием на первородство. Впрочем, позже этот факт старались не выпячивать и происхождение машины забылось.

Поистине эпохальным событием в отечественном автомобилестроении стало строительство Волжского автомобильного завода и начало выпуска "жигулей", то есть ФИАТ-124, модернизированного применительно к условиям нашей страны.

