

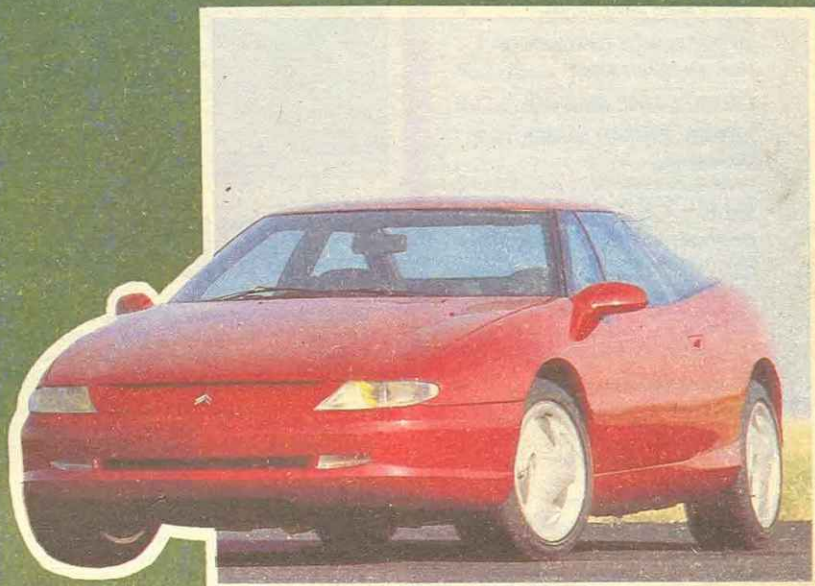
За рулем

В номере:

• ИЖ-2126: в год по чайной ложке

• Наконец-то "робин гуды" за решеткой

• Нужна ли "убойная" искра?



"СИТРОЕН-АКТИВА"

Представляем экспонаты
Международной московской
автомобильной выставки

"СИТРОЕН-Ц25 4x4"



Ежемесячный
журнал для автомобилистов

9

Сентябрь 1992

СОДЕРЖАНИЕ

Обещанного
три года ждут _____ 2

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА
Пусть нарушитель плачет _____ 4

**АВТОМОБИЛЬ
ПО-РОССИЙСКИ**
Шаг назад необходим _____ 6

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ
Бензин подорожал _____ 8

ПЕРЕКРЕСТОК МНЕНИЙ _____ 9

АВТОМОБИЛЬ И ОБЩЕСТВО
Шлагбаум
перед бампером _____ 10

ТЕСТ
Электронное зажигание:
два пути к решению _____ 11

КОЛЕСО _____ 12

МУЗЕЙ
Чудаковский "осьминог" _____ 14

ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ
"Мицубиси-лансер" _____ 16

СЕРВИС
Чем оснастить
мастерскую? _____ 18

МОСКОВСКОЕ МОТОР-ШОУ
"Автомобиль Ситроен" _____ 20

"Мазда мотор
корпорейшн" _____ 21

"Форд-Европа" _____ 23

ДАФ _____ 25

Крылья, не дающие
упасть _____ 27

Экзамен на дому _____ 28, 43

"Лады" на британский
лад _____ 29

Конец люберецкого
"синдиката" _____ 30

СЛОВО — АДВОКАТУ _____ 31

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ
Фары светят "по науке" _____ 32
Для ремонта пригодны! _____ 33

ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ _____ 36

Багажник на крыше _____ 38

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____ 39

СВОИМИ СИЛАМИ _____ 39

Еще был случай... _____ 42

ПРОКОЛ
Турбонадувательство _____ 43

Из коллекции журнала
"За рулем" _____ 46



Фото В. Князева

ОБЕЩАННОГО ТРИ

В истории рождения ИЖ-2126 столько препятствий, нестыковок, противоречий и противостояний, сколько не пришлось, пожалуй, ни на одну из отечественных моделей. Причин тому много и важнейшая — большая, чем у других, зависимость «Ижмаша» от различных внешних обстоятельств. Его автомобильный завод задумывался как сборочный, где «с нуля» изготавливали только кузова, начиная их привозными комплектующими узлами и деталями. И поступали они с предприятий Миноборонпрома, Минавиапрома, Минавтопрома и других «независимых» одно от другого министерств. Вся конструкторская документация первоначально приходила из Москвы, с АЗЛК, никакой творческой самостоятельности не предполагалось. Первым шагом в сторону от вассальной зависимости стало создание в Ижевске собственного КБ. Его удачная модель «Камби» и популярнейшие «пикап» и «фургон» всем хорошо известны. Ижевцы законно гордятся экспериментальными полно- и переднеприводными автомобилями, построенными задолго до вазовских «Нивы» и «Самары». В серию они не пошли, но ижевцы упорно работали над новой базовой моделью.

В общем, больше вопреки, чем благодаря, многим обстоятельствам на свет божий появился ИЖ-2126. Как было заведено в те времена, первую партию машин собрали к открытию XXVII съезда «руководящей и направляющей», а программа «Время» устроила телепремьеру новой малолитражки. Серийные 5 тысяч машин были обещаны к концу 1990 года. Но подходит к концу 1992-й, а вместе с ним и уверенность в появлении новой машины. Может, и вправду обещанного три года ждут?

Для бывшего Минавтопрома «Ижмаш», подчиняющийся Миноборонпрому, всегда был «чужим ребенком», и оно ему не уделяло внимания, а тем более — не финансировало. Такое отношение особенно дает знать, когда наступает пора модернизации. У государства-хозяина денег на реконструкцию не оказалось. Одновременно подошла пора обновления и на ВАЗе, и на АЗЛК, и на «Ижмаше».

Хотя приемочные испытания московской модели «2141» и ижевской «2126» прошли почти в одни сроки, АЗЛК получил мощные государственные валютные субсидии на реконструкцию, а «Ижмаш» — нет. Многолетние попытки заказать оборудование для производства новой модели внутри страны ничего не дали. Импорт — да, но за валюту! Необходимы были штампы, прессы, сварочные роботы, окрасочные линии и многое-многое другое, позволяющее выпускать современный автомобиль. Валюта появилась... в 1989 году. Задача осложнялась тем, что реконструировать было необходимо не только само автомобильное производство в Ижевске, но и предприятия в Перми (оттуда идет передняя подвеска и рулевое управление), Омске (коробка передач), Ижевске (механический завод — задние мосты). Были немедленно заключены договоры с инофирмами, и работа закипела. Но рухнул Союз, приказали долго жить министерства, теперь еще оказались заблокированы счета во Внешэкономбанке. А западные партнеры не верят ни слезам, ни на слово, тем более, что репутацию надежного заемщика потеряла вся страна. Кто-то из «фирмачей» прекратил изготовление оборудования, кто-то затормозил отгрузку, хозяева уже поставленного и смонтированного не прислали шеф-монтажников на отладку и пуск — в общем, каждый воздействовал на должников, как мог.

Крупные состоятельные фирмы, как «Кука» из Германии, поставившая линию из 175 сварочных роботов, могут пережить эти трудности. Мелкие же, для которых крупный заказ из СССР был основным, оставшись без оплаты после выполнения работ, вплотную подошли к банкротству. Как смотреть им в глаза? Ведь заводу деньги как бы дали, но их как бы нет. Кстати, нигде в мире крупную реконструкцию предприятие не ведет, опираясь лишь на собственные средства, а рассчитывает еще и на банковские кредиты. У нас же всегда «давало» государство. Где-то оно теперь?

Но не только финансовая подножка заставила «Ижмаш» споткнуться на пути к новой модели «2126». В практике мирового автомобилестроения достаточ-

но примеров, когда машина создавалась под уже имеющийся освоенный двигатель. Хотя чаще, конечно, наоборот. Но вот чтобы автомобиль (и не один!) был разработан под гипотетический мотор — ситуация, достойная книги Гиннеса. Обратимся, однако, к истории вопроса.

Двигатели модели «412» для автомобилей «Москвич» и ИЖ с 1967 года выпускает Уфимский завод автомобильных моторов (УЗАМ). По сути это одно из производств Уфимского моторостроительного объединения, подчиненного Минавиапрому. УЗАМ рассчитан на ежегодный выпуск 400 тысяч двигателей: по 200 тысяч для Московского и Ижевского заводов. Но конструкция мотора за четверть века изрядно устарела. Нужен новый. Однако в прежних экономических условиях переход на него не устраивал уфимцев. Больно хлопотной казалась эта модернизация.

ГОДА ЖДУТ

Оба завода — АЗЛК и «Ижмаш» выпускали и будут выпускать модели одного и того же класса. Видимо, им выгоднее всего ориентироваться на единый, унифицированный двигатель. Наверное, проще было купить лицензию на выпуск какого-нибудь современного иностранного мотора, приобрести «ноу-хау», технологию, оборудование. Но валюты на это ни у Минавиапрома (для УЗАМ), ни у Минобороны (для «Ижмаша») не нашлось.

АЗЛК же оказался в некотором смысле образцово-показательной фирмой. Ее тогдашний директор В. Колосников пошел на внедрение неизведанной нашими производственниками гибкой технологии, выбил под нее валюту. И оказавшись, таким образом, в привилегированном положении, решил строить собственный завод двигателей. А как же быть «Ижмашу», что делать с налаженным производством старших моторов на УЗАМ? Похоже, что в условиях неразберихи, начавшейся в экономической перестройке, — это их головная боль.

Перспективный мотор для АЗЛК по решению бывшего Минавтопрома создавался на конкурсной основе. В 1987 году его тестовый рассмотрел проект, выдвинутые ВАЗом и АЗЛК, и склонился в пользу последнего. Двигатель АЗЛК не устраивал, однако, ижевцев — плохо вписывался в подкапотное пространство ИЖ-2126. Ситуация ухудшилась тем, что в это время штампы на кузовные детали к новой ижевской модели уже были заказаны зарубежному поставщику. Между тем перспективный двигатель «Москвич» был передан для доводки фирме «Рикардо», моторный завод АЗЛК так и не пущен, а УЗАМ продолжает выпускать мотор-ветеран модели «412». Вот и весь сказ.

К счастью, сегодня, когда заводами более руководит здравый смысл, чем министерские указания, есть надежда на решение этой проблемы. Моторный завод на АЗЛК рано или поздно все-таки заработает. У ВАЗа же теперь есть почти готовая конструкция двигателя, но нет возможности развить его производство на «уплотненной» до предела территории. Начинает просматриваться альянс, в ко-

тором УЗАМ вынужден будет выпускать новый тольяттинский двигатель и для ВАЗа, и для «Ижмаша». Это пока на уровне идеи, но идеи, видимо, наиболее жизнеспособной.

Сегодня заводские испытатели в Ижевске обкатывают машину и с дизелем, полученным из Набережных Челнов. КамАЗ, собирающийся выпускать минитрактор, занят созданием двигателя для него. Не исключено, что унифицированная конструкция окажется приемлемой для обих и они на паях построят завод дизелей. Пока же сообщим для сведения, что этот мотор рабочим объемом 1,9 л с турбонаддувом поместился под капотом ижевской машины, не потребовав никаких переделок!

Но все варианты остаются сегодня лишь в перспективе, пусть радужной. ИЖ-2126 встает на конвейер со старым «сердцем». Не приведет ли весьма возможный его инфаркт к безвременной кончине так и не увидевшей большой свет модели. Но посмотрим на интересующие нас события с другой стороны.

Максимальная расчетная мощность автомобильного завода — 220 тысяч машин в год. Реальным уровнем в прошлом были 190 тысяч, но во всех расчетах за базу взята цифра 180 тысяч. На этот год программа сокращена до 150 тысяч, но и они под сомнением — серьезные проблемы с тонким стальным листом («Ижмаш» работает исключительно на импортном сырье), и за сокращением программ следуют увольнения. В первую очередь освободились от «услуг» учащихся ПТУ и техникумов, студентов, солдат и представителей предприятий, «отрабатывавших» получаемые машины. На операциях, считавшихся прежде «непрестижными», прекратилась текучка, что не могло не сказаться на конечном результате — повысилось качество работы. Воистину, нет хуже без добра!

Угроза безработицы — единственное проявление начал рыночного регулирования экономики на «Ижмаше». Впервые его производственную программу стал определять спрос. Прежде ежегодно пикапов и фургонов делали около 50 тысяч. Но ведь таких машин в «рублевом экономическом пространстве» не делает больше никто. Нужда в них, особенно в последнее время, более чем остра. Популярности способствует и то, что «грузовики» не облагаются акцизом, что делает их на четверть дешевле седанов. Как следствие — «грузовая» программа в нынешнем году увеличена до 100 тысяч. Ради этого пришлось сократить выпуск седанов, а комби и вовсе прекратить.

Что же касается «героя нашего романа», то, как уже говорилось, первоначально планировали дать в 1990 году пять тысяч ИЖ-2126. Реально получилось полтора десятка. Собирали, как это называют технологи, «на колени». Результат следующего года — уже около четырех сотен. Сегодня готовы технологические цепочки и завод может изготовить ИЖ-2126 по 5—10 тысяч в год. При плане в 400 штук в месяц получается пока 250—300, но это отставание в ближайшее время надеются ликвидировать.

Какова картина на сегодня? Штамповочное производство укомплектовано всеми штампами и поставляет кузовные панели без сбоев, хоть и на старых прессах. Что касается сварки кузовов, то она идет по обходной цепочке, основной же вариант начнет работать с

первого квартала будущего года. Окраска кузовов происходит по существующему потоку, то есть в нормальном технологическом режиме. Сборка машин ИЖ-2126 ведется на главном конвейере.

Если в ближайшее время будут разморожены кредиты по заключенным контрактам с внешними поставщиками, то в будущем году реально было бы получить тысяч 20 автомобилей новой модели, а в 1995 году полностью вытеснить с конвейера ставший уже старинным «Москвич-412».

Ну, хорошо. Освоит «Ижмаш» модель «2126» с кузовом «хэтчбек», свернет выпуск всех производных от модели «412». Дальше что? И ответ кажется прост — другие, новые машины, но...

Наш конструктор всегда был связан технологическими возможностями своего производства, еще более слабыми возможностями смежников. На него давил мощнейший пресс неудовлетворенного спроса, требующего в первую очередь количества, количества, количества, а не изысков. К тому же «сверху» определяли, предназначена ли машина для конкурентной борьбы на внешнем рынке или главным ее пользователем станет непритязательный внутренний потребитель. Вот и получился, что КамАЗ, например, остро нуждающийся в валюте, радуется каждому десятку проданных за границу грузовиков. Еще при проектировании в их конструкции, сориентированной на внутренний рынок, заложено несоответствие многим международным стандартам. Такую же судьбу поналуча прочили и новой ижевской машине. Хотя, появившись она в задуманном виде тогда, когда о ней заговорили, ее экспортный потенциал был бы ошутим. Сегодня, когда понятие «централизованное финансирование» — анахронизм, за валютные кредиты ижевцам предстоит расплачиваться самостоятельно. Да и на внутреннем рынке с конвертируемостью рубля конкуренция станет намного жестче.

А пока налаживается серийное производство ИЖ-2126 с кузовом «хэтчбек», полным ходом идет изготовление штампов на универсал. На конвейер его планируют поставить в конце 1993 года. Уже изготовлен опытный, образец седана, начата подготовка производства пикапа. Его дебют запланирован на 1994 год, но устойчивый рост спроса на «легкие грузовики» может привести к пересмотру сроков. А где пикап, там и фургон. Кстати, оба «грузовика» имеют удлиненную на 230 мм базу. Такой, практически одномоментный выброс широкой гаммы вариантов для отечественных производителей пока непривычен.

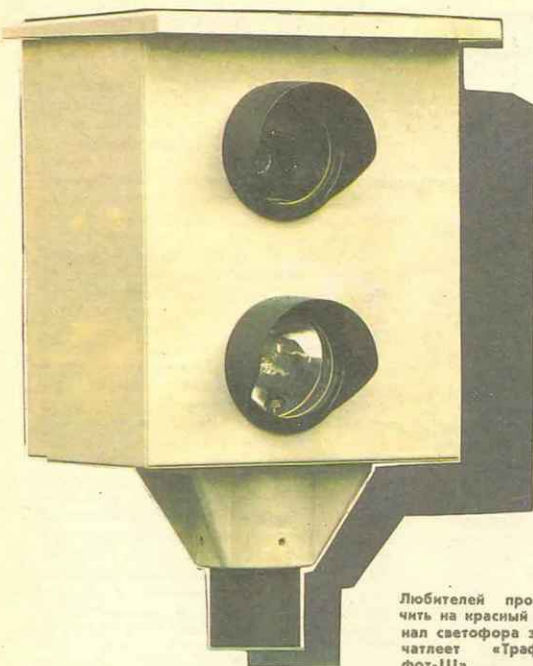
Пожалуй, ни один из отечественных автомобилей не удавался такого внимания прессы задолго до появления на дорогах. Вызвано это отнюдь не бахвальством автомобилестроителей из Удмуртии: семь лет назад они представили не «сырую идею», не «концепт-кар», а вполне конкурентоспособный и пригодный для наших условий автомобиль. Но с 1985 года многие издания, в том числе весьма далекие от автомобилеста, живописали отнюдь не достоинства машины, а проблемы, стоящие на ее пути к конвейеру.

Нам бы очень хотелось, чтобы следующая наша публикация об ИЖ-2126 была посвящена первым впечатлениям от эксплуатации обычного серийного автомобиля.

г. Ижевск

А. СОЛОНОВ

ПУСТЬ НАРУШИТЕЛЬ ПЛАЧЕТ



Любителей проскочить на красный сигнал светофора запечатлеет «Траффифот-III».



Говорят, что уважать закон заставляет не столько суровость наказания, сколько его неотвратимость. Более чем 20 лет работы в ГАИ и дорожной полиции Литвы убеждают меня, что утверждение это справедливо и по отношению к водителям.

Однако, понятно, что у каждого светофора инспектора не поставишь. Это отлично сознают не только водители, но и стражи порядка. Отсюда и засады у дорог, и разные пугающие надписи, и прочие, столь не любимые участниками движения методы. Бесспорно и то, что даже если человек в форме будет у всех на виду, то гарантировать порядок он сможет лишь на участке 150—200 метров.

Каков же опыт наиболее автомобильизованных стран, скажем, Германии? Встречи с коллегами из немецкой полиции, личные впечатления показали, что проблемы и там похожие, поэтому и методы, и тактика действий дорожной полиции не столь уж отличаются от наших. Использование автомобилей, не имеющих специальной окраски, засады на



На обрыве фотографии нарушителя, сделанной прибором «Траффифот-С», зафиксирована скорость 81 км/ч. Время 9 часов 32 минуты 26 секунд и дата 23 июня 1990 года; 000 400 — код места съемки, 0 0083 — номер фото (расположение кабелей покаzano лишь на снимке — на самом деле они незаметны). Нижний снимок сделан ночью со вспышкой.



Прибор для контроля скорости «Спидофот» можно установить не только в полицейском автомобиле (см. фото), но и на штативе.



любителей скорости — то, что многим не нравится в работе Госавтоинспекции, в Германии в порядке вещей. Зато техническому оснащению коллег можно только позавидовать!

К примеру, одним из грубейших нарушений Правил считается несоблюдение дистанции. Но как выявить нарушителей? И вот на виадукках над авто-

Видеосистема «Траффискан» позволяет полиции обходиться без фотолaborатории.

страдами появляются автомобили полиции со специальной видеоаппаратурой. Полицейский следит за движением на экране и, если замечает слишком уж прижавшегося к передней машине «толкача» (так называют на сленге этих нарушителей), фиксирует его проезд на видеопленке. А через пару дней нарушитель получает извещение о штрафе. Ах, он не согласен... Пожалуйста, господин адвокат, убедитесь сами, как ездит ваш клиент!