

# За рулем

## В номере:

- Репортаж с выставки грузовиков

- Датчик Холла за рубли



*"Камел Трофи-92" — две недели автомобильных приключений в одном из самых глухих и таинственных уголков Земли*

Ежемесячный журнал для автомобилистов

10

Октябрь 1992

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>НАШЕ ЗНАКОМСТВО</b>	
АЗЛК-2335	2
<b>ТЕХНИКА</b>	
Одна "Волга" сменяет другую	4
"Сам я бывший угонщик автомобилей..."	6
<b>АВТОМОБИЛЬ И ОБЩЕСТВО</b>	
Любители, профессионалы и "чайники"	7
Наш механик в Берлине	8
Пол-автомобиля за полцены	10
<b>КОЛЕСО</b>	12
"Рейнджер" — тут. "Рейнджер" — там	17
<b>ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА</b>	
20 000 на "Ниссане"	18
<b>СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА</b>	19, 27, 44
"Татар-Икар" против "Мерседес-Бенца"	21
Преемник "Прото"?	22
Энциклопедист в толпе	23
Путешествие в "Затерянный мир"	24
<b>ПОИСКИ ИДЕЙ РАЗРАБОТКИ</b>	
Синтетическое масло	26
<b>ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА</b>	
Экзамен на дому	28, 43
Остановите дорожную бойню	29
Доспехи госавтоинспектора	30
Право на экспертизу	31
<b>КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ</b>	
Защитат ли кузов протекторы?	32
Датчики Холла научились делать и у нас	33
"Хонда" еще побеждает	34
Не выбрасывайте старый стартер	35
<b>ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ</b>	36
Пишите письма!	38
<b>СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ</b>	39
<b>СВОИМИ СИЛАМИ</b>	39
Из опыта владельца "Волги"	41
Из досье "Запорожца"	41
<b>ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...</b>	42
<b>ПРОКОЛ</b>	
Сообращим?	43
<b>В МИРЕ МОТОРОВ</b>	
Производительность и ответственность	44



Фото В. Кинцева

# Д

жили мы с вами до времени, когда частный грузовой стал нормальным, обыденным явлением. Иначе и быть не может: для фермера, промышленника, коммерсанта грузовой автотранспорт — это насущная необходимость. Вот только большинству из них нужен не восьмитонный КамАЗ или шеститонный ЗИЛ, а маленький развозной грузовичок, экономичный, недорогой, компактный и пользующийся всеми правами легковой машины. Короче — пикап или фургончик на базе легковушки. Увы, подобной техники у нас сегодня явно недостаточно.

Именно поэтому заметным событием надо считать тот факт, что столь серьезный и крупный завод, как АЗЛК, приступил к выпуску пикапов на основе своей популярной модели АЗЛК-21412. Планируемый объем производства этих машин — 15 процентов от общего, но со временем, думаем, рыночная конъюнктура вынудит заводчан пересмотреть эту цифру в сторону увеличения. Мини-грузовичок получил маркировку АЗЛК-2335. Кто-то, возможно, скажет: подумаешь, событие — сделать пикап из легковой машины. Отрезаешь половину крыши — и никаких проблем. Что ж, точка зрения известная, распространенная, но в принципе неверная. Автомобиль с хорошими потребительскими свойствами таким путем не получишь. А потому АЗЛК-2335 имеет существенные и, если можно так сказать, «необратимые» отличия от исходной модели.

Начать хотя бы с того, что пикап длиннее. Его база (расстояние между осями передних и задних колес) увеличена на 120 миллиметров (2700 мм против 2580 мм у АЗЛК-21412). Если этого не сделать, кузов получается коротким и куцым, слишком маленьким для груза весом 500 кг. Соответственно общая длина машины увеличилась на 250 мм. Ухудшилась ли в связи с этим ее маневренность? Разумеется, но осталась в приемлемых пределах: наименьший радиус поворота, измеренный по середине следа внешнего переднего колеса, не превышает 5,5 м (у АЗЛК-21412 — 5,0 м, у ГАЗ-24 — 5,6 м).

Другое серьезное изменение — задняя подвеска. Вместо спиральных пружин здесь применены продольные рессоры от «Москвича-2140». На каждую из них ставят

два дополнительных листа, которые служат поддрессорником, вступающим в работу только при большом прогибе основной рессоры. Вследствие этого подвеска приобретает прогрессивную характеристику, обеспечивающую нужную плавность хода и без груза, и при полной загрузке машины.

В результате и днище кузова, и силовые элементы задней его части получились новыми, оригинальными. Не говоря уж о внешних деталях, образующих грузовую платформу и заднюю стенку кабины.

Вот такую машину нам, сотрудникам редакции, довелось пощупать и попробовать, когда УКЭР АЗЛК предоставило такую возможность. К сожалению, знакомство это было слишком коротким. За день езды можно в определенной мере «прочувствовать» легковой автомобиль, а составить мнение о грузовике можно лишь после того, как попробуешь его в деле, на разных видах работ. Надеемся, что в недалеком будущем такой тест удастся организовать, поскольку содействие со стороны завода нам обещано. Пока же пришлось ограничиться самыми общими личными впечатлениями и, что не менее важно, знакомством с подробной отчетной документацией об испытательных и доводочных работах, проведенных силами УКЭР АЗЛК. А объем этих работ велик, разработчики подошли к делу весьма тщательно.

Попытаюсь кратко изложить суть полученных впечатлений и информации.

Поскольку речь идет о транспортном средстве для перевозки груза, начну с грузовой платформы. Ее длина — 1850 мм, ширина — 1465 мм. Как и у всех пикапов, «ровный ящик» сделать не удалось — по бокам из пола выступают кожные задних колес. Ширина платформы в этом месте составляет 1150 мм. При объявленной грузоподъемности 500 кг такой кузов достаточно вместителен: на квадратный метр пола приходится примерно 185 кг (для сравнения, у ЗИЛ-130 — около 683 кг). Для удобства загрузки сделан открывающийся задний борт, который фиксируется в горизонтальном положении; погрузочная высота при этом составляет 510 мм (прямо скажем, очень небольшая).

Несколько слов о массе машины. В снаряженном, «сухом» состоянии она равна 920 кг, в снаряженном — 1000 кг, а полная масса (два человека в кабине и полный

# АЗЛК-2335

груза в кузове) — 1640 кг. Нагрузка на переднюю ось мало изменяется от степени загрузки автомобиля (от 684 до 780 кг), а на заднюю — весьма значительно. У пустой машины она составляет всего 352 кг, у полностью загруженной — 860 кг.

В кабине вообще и на рабочем месте водителя в частности нет ничего нового по сравнению с тем, что стало привычным по модели АЗЛК-21412. Правда, одна особенность, причем негативного свойства, все же имеется. Задняя стенка кабины ограничивает наклон спинки сиденья, и весьма возможно, что водитель высокого роста не сумеет обеспечить себе наиболее удобную посадку.

Но вернемся к «грузовым» вопросам. У образца, представленного нам для знакомства, кузов не был оснащен тентом, однако конструкцией автомобиля он предусмотрен. Для перевозки легковых грузов это весьма существенно. Но заводу есть смысл пойти дальше — выпускать жесткий «тент» из пластика или алюминия, что позволило бы сделать кузов запирающимся. А затем подумать и о грузо-пассажирском варианте.

Особо следует отметить тот факт, что одновременно с разработкой пикапа конструкторы сделали и прицеп к нему. Нет сомнений, что для многих потребителей это станет неосцимом важным обстоятельством, чрезвычайно расширяющим возможности использования транспортного средства. Впрочем, воочию этого изделия мы пока не видели и наше знакомство с комплектным автопоездом еще впереди. Пока же можно лишь сказать, что новый прицеп имеет индекс «8135», его масса — 260 кг, грузоподъемность — 640 кг. Испытания показали, что езда с прицепом дополнительно нагружает заднюю подвеску автомобиля (вертикальная составляющая сил на сцепном устройстве доходит до 50 кг), но она изначально на это рассчитана.

Теперь о том, как автомобиль ведет себя в движении, на дороге.

Главное, что вызывает беспокойство при виде легкого задка незагруженной машины — ее управляемость. На деле же как раз без груза машина ведет себя достаточно хорошо. Проблемы начинаются в состоянии «полной массы», когда автомобиль проявляет так называемую избыточную поворачи-

ваемость. Управление при этом становится слишком «острым», неопытный водитель в экстремальной ситуации может с ним и не справиться. Чтобы избежать этого, рекомендуемое давление в шинах задних колес подняли аж до 2,8 кгс/см<sup>2</sup>. Ясно, что для пикапа нужны свои шины, не такие, как на легкой модели; разработка их сейчас ведется.

Еще одна неприятность, наблюдавшаяся в ходе заводских испытаний, состоит в том, что шум в кабине великоват. Как выяснилось, уменьшить его до приемлемого уровня можно, применив более мягкую заднюю опору в подвеске силового агрегата. Сейчас такая деталь с индексом 2141-1001050-10 выпускается и ставится на всю продукцию.

Со сцеплением, по уверениям заводчан, проблем нет. Это вызывает большое сомнение, поскольку для АЗЛК-21412 именно сцепление является постоянной «болячкой», наводящей на мысль о неправильном выборе его размеров. Впрочем, сомнение — еще не доказательство, и разобраться с этим вопросом надо будет в дальнейшем.

Что касается тормозов, то эта система, судя по всему, действительно вполне работоспособна и надежна. Результаты заводских испытаний подтверждают такой вывод.

В заключение несколько слов о разгонной динамике и топливной экономичности. Понятно, что в незагруженном состоянии все эти показатели «благопристойны» и мало отличаются от аналогичных данных по легковому автомобилю. Иное дело — полностью загруженный АЗЛК-2335. Тут становится очевидным, что тяжелая работа по перевозке грузов даром не дается. Так, для разгона до скорости 100 км/ч требуется 24,5 секунды, а расход топлива при равномерном движении по горизонтальному шоссе составляет: при скорости 90 км/ч — 7,0 л/100 км, а при 120 км/ч — 10,1. Разумеется, это лишь стандартизированные показатели, нам важнее конкретные результаты и наблюдения, полученные в реальной эксплуатации. Но это, повторю еще раз, впереди.

Пока же порадуемся тому, что наши деловые люди получают вполне работоспособный и удобный развозной грузовичок.

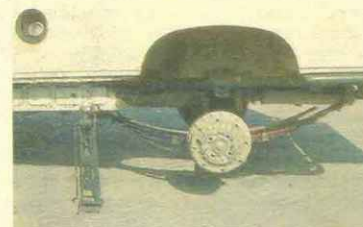
А. МОИСЕВИЧ

## НАШЕ ЗНАКОМСТВО



Задняя панель у пикапа своя, оригинальная.

Упругий элемент задней подвески — рессора с поддрессорником.



В подкапотном пространстве может разместиться и дизель соответствующей размерности. Но когда это будет и будет ли вообще!



Как видим на нижней снимке, задний борт откидывается до горизонтального положения. Перед задним колесом в зоне порога будет декоративная накладная, но ее форма пока окончательно не выбрана.



# ОДНА «ВОЛГА» СМЕНЯЕТ ДРУГУЮ

Нижегородское производственное объединение «ГАЗ» переживает сегодня не лучшие времена. И все-таки, несмотря на трудности, в первом полугодии ГАЗ выполнил план по товарной продукции, получил прибыль. Быстрее пошла работа по сооружению корпуса дизельных двигателей, продолжают доводка и испытания легкого грузовика ГАЗ-3302. Он должен выпускаться как с бортовой платформой (грузоподъемность 1500 кг), так и с кузовами «самосвал» и «фургон». Намечено создать и его полноприводную модификацию, а также машину, работающую на газовом топливе.

Что касается легковых автомобилей, то их производство удерживается почти на уровне прежних лет [1987 г.— 71 419 машин, 1988 г.— 74 115, 1989 г.— 70 001, 1990 г.— 72 000 и 1991 г.— 69 000]. Сборка «чаек» прекращена с 1989 года, а доля ГАЗ-3102 в общем объеме выпуска легковых моделей составляет 3—4 %.

Пока нет определенности со сроками начала производства автомобилей нового семейства: ГАЗ-3103, ГАЗ-3104 и ГАЗ-3105. Тем не менее завод нашел возможность модернизировать базовую легковую машину. С апреля на главном конвейере легковых автомобилей прежняя модель ГАЗ-24-10 полностью вытеснена модернизированной «Волгой» ГАЗ-3102. Что это за машина и каковы планы дальнейшего ее развития? На эти вопросы отвечает главный конструктор легковых автомобилей завода ВЛАДИМИР НИКИТОВИЧ НОСАКОВ.

**П**роизводство легковых автомобилей среднего класса наш завод начал 60 лет назад, когда в декабре 1932 года с конвейера сошли 34 машины ГАЗ-А. Их выпуск продолжался до 1936 года. Затем были ГАЗ-М1 (1936—1942 гг.), «Победа» ГАЗ-20 (1946—1958 гг.), «Волга» ГАЗ-21 (1956—1970 гг.), «Волга» ГАЗ-24 (1968—1992 гг.), и с апреля начато изготовление ГАЗ-31029. Эта машина продолжает традиции своих предшественниц, за которыми установилась репутация особо прочных, выносливых, вместительных моделей. Это неудивительно — ведь примерно каждая третья выпущенная заводом «Волга» предназначалась для интенсивной (до 100 тысяч километров в год) эксплуатации в расчете на ресурс 350 тысяч километров до капитального ремонта.

На ГАЗ-31029 потребитель найдет узлы, хорошо зарекомендовавшие себя в эксплуатации и освоенные в серийном производстве автомобилей ГАЗ-24-10 и ГАЗ-3102. Новая машина, как и ГАЗ-24-10, оснащается четырехцилиндровым двигателем ЗМЗ-402 рабочим объемом 2445 см<sup>3</sup> мощностью 100 л. с./74 кВт или 90 л. с./66 кВт

Новое оформление передней части машины с использованием светотехнических приборов от ГАЗ-3102 придает машине свежий, более современный вид.



Задняя часть кузова, унифицированная с ГАЗ-3102, и большие фонари сделали машину привлекательнее, более вместительным стал багажник.



В подкапотном пространстве ГАЗ-31029 узнаем много знакомых нам черт ГАЗ-3102, хотя передний щит, охватывающий радиатор, облицовку и фары, совершенно иной.

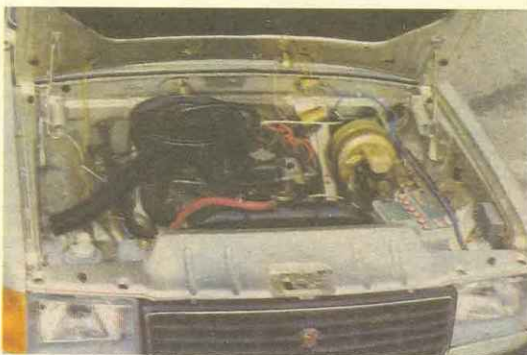


Фото А. Осина

производства Заволжского моторного завода. Вторая модификация — с пониженной степенью сжатия для работы на бензине А-76. Напомним, что в системе питания обоих двигателей применен карбюратор К-151 с устройствами рециркуляции отработавших газов и перепуска топлива.

Если силовой агрегат остался практически неизменным, то трансмиссия ГАЗ-31029 существенно обновлена. Пока для начального этапа производства сохранена четырехступенчатая коробка передач от ГАЗ-24, но на часть выпускаемых автомобилей устанавливается новая, пятиступенчатая с повышающей пятой передачей и синхронизаторами на всех передачах, включая и «задний ход». Это первый случай, когда на выпускаемой у нас се-

рийной модели предусмотрен синхронизатор на «заднем ходе».

Благодаря ускоряющей (передаточное число меньше единицы) высшей передаче новая коробка передач дает возможность понизить расход топлива, особенно на загородных трассах. Она менее шумна, чем предшественница, и помогает увеличить долговечность двигателя.

Для ГАЗ-31029 освоен новый задний мост с картером главной передачи неразъемной конструкции, что улучшает условия регулировки зацепления шестерен главной передачи, сохранения его стабильности в эксплуатации.

В подвеске автомобиля использованы конструктивные решения, обеспечившие прежним моделям «Волги» высокую плав-