

За рулем

ISSN 0321-4249

В номере:

●
**АЗЛК — в
новом году**

●
**Рейд ЗР
О чем молчат
светофоры**

●
**На газе дешевле,
и двигатель меньше
изнашивается**



"Шевроле-Каприс-
классик-ЛТД" 1993
года



...дешевые, простые, с минимумом комфорта, малогабаритные модели — это наиболее рациональное направление. По бедности так оно и должно быть. Но с ростом благосостояния страны путь к большим, удобным моделям неизбежен, — на стр. 24 читайте обзор моделей "Дженерал Моторс" 1993 года



**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

2

Февраль 1993

208 - 88

СОДЕРЖАНИЕ

"Алеко спит. В его уме виденье смутное играет" — 2

ТЕХНИКА

"Лунный свет" на дороге — 5

ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

Три "японца" и "Лада" — 7

КОЛЕСО — 12

Масла для мотора и трансмиссии — 14

МУЗЕЙ

И нам прошлого больше не жаль... — 16

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА — 17

"А что у вас?" — 18

Сиденья для маленьких пассажиров — 20

ТЕСТ

Из трубы идет дымок — 22

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Понятные знаки — 23

Азбука водителя — 32

Угон со всеми удобствами — 32

Хотите купить прицеп? — 32

Запасайтесь справками — 33

Дегустация в Монтане — 24

Слабые веяния оптимизма — 28

РЕЙД "ЗА РУЛЕМ"

Светофор на черном — 30

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ — 34,49

СЛОВО — АДВОКАТУ — 35

Требования национальные — нерациональные — 36

Ничего себе ликерчик — 37

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

На газе дешевле — 38

Не стучите, колеса — 39

Регуляторы напряжения — 40

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ — 42

СВОИМИ СИЛАМИ — 42

ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ — 46

Карбюраторы "сорок первых" — 48

"Коней" на прикол? — 49

СПОРТ

Кадры решают все! — 50

Из коллекции "За рулем" — 54

«Москвич-400»
и «Москвич-2142»

МЗМА

и АЗЛК.

Вчера

и завтра



"АЛЕКО СПИТ.

(Размышления об АЗЛК,
его вчерашнем, сегодняшнем
и завтрашнем дне)

В ЕГО УМЕ

После станции «Текстильщики» поезд из темноты метро вынырнул на поверхность. За окнами — бесконечные корпуса, корпуса, корпуса, в глазах одна сиреневая рябь. Громадный завод этот новый АЗЛК. А там, ближе к центру, старая территория, оставшаяся еще от прежнего КИМа. И еще филиал в Кинешме. Делают они пока одну-единственную модель «Москвич-2141».

«Гора родила мышь», — подумал я. Подумал с болью — ведь как-никак первые свои девять трудовых лет я провел здесь, на «малолитражке» и с тех пор всегда с пристальным вниманием следил за деятельностью завода, который и сейчас считаю своим.

Такой заводщик! Когда на конвейере стоял «Москвич-2140», то в 1987 году АЗЛК изготовил 182 тысячи машин. А затем, в следующем году начал выпуск новой модели -2141. И что же? В 1991 году еле вытянул на отметку 105 тысяч, а в минувшем получилось около 102 тысяч. Когда я в 1967-м уходил из завода (тогда еще не было новой производственной площадки в Текстильщиках), он жил одной мечтой — выйти на уровень 100 тысяч машин в год. А двадцать лет назад он выпустил 136 444 «Москвича» — количество недостижимое пока в ближайшие годы!

Дело в том, что в нынешнем году АЗЛК планирует изготовить 125 тысяч машин, а «в дальнейшем» (именно такое, хорошо обтекаемое слово употребляют руководители завода) на созданных производственных мощностях достичь на головном заводе в Москве уровня 160 тысяч автомобилей.

Хорошо представляю себе, как нелегко в нынешних экономических условиях «держать шаг». Догадываюсь, как безжалостно подводят смежники и настойчиво жмет сощбыт. И нет средств. Но хорошо помню и то, как завод девять лет назад, получив очень большой кредит в валюте, начал технологическую реконструкцию производства. Выбор пал на гибкие технологические системы. Они в нашей стране еще не применялись, и для закупок оборудования, которое наше станкостроение пока не выпускало, пришлось делать крупные закупки за рубежом. Это было понятно — ведь цель оправдывала средства.

Гибкая технология открывала воз-

можность быстро перестраивать производство и благодаря этому непрерывно совершенствовать выпускаемые автомобили и одновременно держать на конвейерах достаточно широкий набор модификаций. И вот уже шестой год выпускается «Москвич-2141» (или «Алеко-2141», как его называют на экспортных рынках). Базовую модель сопровождают две модификации: милицейская патрульная и медицинская.

А я вспоминаю давние годы. В апреле 1956-го завод освоил полностью новую модель «Москвич-402», потом, изворачиваясь в технологических и финансовых трудностях, весной 1958-го (через два года) стал делать новый, верхнеклапанный мотор модели -407. Да к тому же одновременно с конвейера пошла полноприводная модификация «Москвич-410», машины с кузовами «универсал» и «фургон» (модели -423 и -430).

Короче говоря, без гибких технологич., без импортного оборудования, сотрудничества с фирмой «Рикардо» по доводке двигателя — новой мотор и три модификации за три года. Я не брюзжу, я грущу.

Мне объяснили на заводе, что новый моторный корпус подведен под крышу и там уже идет монтаж оборудования. И что там в четвертом квартале 1993 года (нынешнего!) начнется выпуск новых двигателей, о которых журнал писал в № 3 за 1988 год. Действительно, освоение его проходит для завода болезненно. Его конструкцию с большим трудом удалось отстоять несколько лет назад на одном из заседаний техсовета в бывшем Минавтопроме. О доводке двигателя договорились с английской исследовательской фирмой «Рикардо». Она свою часть работы закончила. Но теперь требуются немалые валютные средства на закупку импортного оборудования. Однако Генеральный директор АЗЛК Юрий Павлович Бородин убежден: «Тем не менее мы твердо надеемся, что будем иметь свой новый двигатель к намеченному сроку».

Завод очень хочет освоить новую модель -2142 одновременно с этим двигателем. Такая связка с чисто коммерческой точки зрения весьма разумна. Не скрою, что меня расстраивает то обстоятельство, что по графику разработки и освоения новых моделей автомобилей



Долгожданная машина «Москвич-2142». Ее производство планировали начать в 1991 году, но ей предстоит стартовать вместе с освоением нового двигателя. А оно по разным причинам вывалилось из графика. Но теперь моторный корпус почти готов, и в конце нынешнего года... но — подержимся за дерево.

курса на модель с наименьшим количеством дефектов: 33 500 владельцев сообщили о дефектах, обнаруженных ими в первые 90 дней после покупки машины. Десятка лучших моделей 1992 года имела от 46 до 85 дефектов на сто машин. Это от 0,46 до 0,85 дефекта на автомобиль!

А что с «Москвичом-2141»? Мой знакомый Александр Семенович, приобретший машину полтора года назад и наездивший 20 тысяч километров (двигатель № 1579900, шасси № 0159659), назвал мне девять важнейших, с его точки зрения. Вот они: затрудненное включение первой и второй передач, «вой» на пятой передаче, неудовлетворительная работа сцепления, плохая затяжка болтов крепления шарниров равных угловых скоростей, разбалтывание в креплениях шарниров рулевого вала, вибрации от задней опоры силового агрегата, стук в стойках подвески передних колес, обрыв шпильки верхнего крепления стоек передней подвески к кузову, поломка дефицитнейшей детали — пластмассового борника воздуха на карбюраторе.

Когда наша редакция получила на испытания новый «Москвич-2141», в нем было обнаружено одиннадцать дефектов (ЗР, 1982, № 2). Конечно, все они заводу известны и любое упоминание их, а тем более перечисление вызывают однозначную реакцию: «Зачем драматизировать положение. Многие из них уже изжиты. Мы уже внедрились у себя...»

Но какое дело потребителю, купившему автомобиль, у которого стучит стойка передней подвески, что завод приобрел автоматическую линию для их сборки? Не спорю, она поможет поднять качество узла и изжить дефекты. А что те 414 тысяч владельцев этих машин, что им думать и делать? Может быть, АЗЛК, коль дефект изжит, готов профилактически всем владельцам заменить стойки?

Будущих покупателей, вероятно, успокоит, что на заводе «Автоагрегат» в Кинешме (он входит в производственное объединение «Москвич») уже пущена автоматическая линия, которая обеспечивает лучшее, чем до сих пор, качество сборки вакуумных усилителей тормозов и испытывает их в более жестком режиме. Возможно, вой коробки передач останутся в прошлом, когда будут отлажены автоматические стэнды для их испытаний. Ну, а Александру Семеновичу от этой радостной вести ни жарко ни холодно, хотя бы к моменту публикации моих размышлений все коробки передач «москвичей» и стали бы безупречными во всех отношениях.

Директор АЗЛК утверждает: автозаводцы понимают, что на рынок с посредственной продукцией не выйдешь. По его мнению, свидетельство тому — постоянное сокращение количества дефектов. Тем более что для их устранения на заводе сформированы комплексные бригады.

Все правильно, и в этой связи я вспоминаю выступление на страницах журна-

ВИДЕНЬЕ СМУТНОЕ ИГРАЕТ

«Москвич» (был такой документ, подписанный руководством АЗЛК в январе 1989 года) промышленное производство модели -2142 с кузовом «седан» должно было начаться в 1991 году, пикапа -2335 — в первой половине 1990 года, не говоря уж о полноприводной модификации -21426, которой по плану надо было стартовать в конце 1991-го, а их еще нет. Почему же гибкая технология не проявила себя, как нам обещали (ЗР, 1984, № 4)?

Оставим в стороне внешние причины: проблемы с финансированием, задержки поставок импортного оборудования, неспособность отечественной электронной и химической промышленности обеспечить завод нужными компонентами.

Гибкие производственные системы на базе автоматизированных линий, как мне объяснили на АЗЛК, действительно ускоряют и удешевляют переход на новые модели, но главным образом в цехах сварки кузовов и механообрабатывающих. А штамповую оснастку, пресс-формы для пластмассовых деталей все равно придется делать заново, а это непростое и довольно дорогое, следовательно...

И тогда я задумался. Неужели проявили недальновидность, не все взвесили, не все подсчитали? Исключая, как и некомпетентность. Тогда... ради перехода на гибкие производственные комплексы, которые в условиях массового выпуска продукции в нашем народном хозяйстве еще не применялись, ради выхода на качественно новый этап производства важно было не задумываться о деталях, которые всплывут в будущем, важно было получить кредит в валюте. Неужели в этом кроется причина?

Снова перечитываю статью девятилетней давности «Новые «москвичи» и гибкая технология». Вот как в ней характеризуются начатое тогда обновление завода: «Сооружение и реконструкция почти таких же по суммарной производственной площади корпусов, как выросшие в свое время на площадке № 2», то есть в Текстильщиках. И снова в уме: одна модель, две простенькие модификации и 102 тысячи за год. Воистину гора родила мышь!

Как быть, как жить дальше? Совсем

недавно АЗЛК стал акционерным обществом. И существовать станет не на займы или дотации, а на деньги, заработанные самим обществом.

Сейчас в стране рыночные отношения все настойчивее заявляют о себе. Сбыть «Алеко», да еще с двигателем УЗАМ-331.10К, — читай практически тем же «Москвичом-412», что и почти четверть века назад, задача весьма непростая. ВАЗ-21099 и ИЖ-2126, многочисленные иномарки-одноклассники уже отбирают у «Алеко» покупателей. Еще сложная ситуация на внешнем рынке, на том поле, где можно пожинать валюту, чтобы обновлять производство, закупать комплектующие изделия у зарубежных поставщиков, поставив крест на отечественных смежниках, необходимых и продающих недоброкачественную продукцию.

Возьмем ФРГ. Туда поступают «алеко» с дизелями «Форд» (ЗР, 1991, № 11) по цене 17 255 марок за штуку. Это очень дешево — как дизельный «Ситроен-Аикс», машина, которая чуть меньше нашей «Таврии». Конечно, этот «Ситроен» не так вместителен, как «Алеко», но превосходит его по наибольшей скорости, экономичности и расходует примерно в полтора раза меньше дизельного топлива.

Продается «Алеко» и во Франции. Его розничная цена с бензиновым двигателем ВАЗ — 48 600 франков. За такие деньги можно купить самые дешевые модификации «ФИАТ-Уно», «Ситроен-Аикс» или «Опель-Корса». Все они — с бензиновыми двигателями и относятся к тому же классу машин, что и наша «Таврия». Продавать их дороже — нереально.

Французский журнал «Ль Аргюс», который в 1991 году провел испытания модели «Алеко-2141» (ЗР, 1991, № 12), вынужден был резюмировать: «У автомобиля слишком много дефектов». В душе я был не согласен с автором этой статьи М. Мейере и решил все же установить, а сколько дефектов на машину «там» расценивается как «мало». Для этого я взял американский журнал «Мотор тренд» (увы, другого источника не нашел) за октябрь прошлого года. Там были помещены итоги ежегодного кон-



Среди бесчисленных экспериментальных образцов, построенных в плано-вом порядке, и в миндятивом, — «Москвич-2141КР». Такой двухместный спортивный автомобиль со 175-сильным двигателем рабочим объемом 1995 см³ мог бы при благоприятных экономических обстоятельствах стать основой мелкосерийной скоростной модели.



Этот оригинальный автопоезд «Москвич-2335» с прицепом АЗЛК планировал освоить еще в середине 1990 года. Но даже в прошлом году эти пикапы очень редко встречались на дорогах, с прицепами же — никогда.



Джипу «Москвич-2150» уже исполнилось двадцать лет, но эта конструкция так и не попала на конвейер. Аналогичный по назначению автомобиль, может быть разве более «люксовый», с 1977 года стал делать ВАЗ. А у АЗЛК для этого не было ни средств, ни производственных возможностей.

ла разных ответственных лиц АЗЛК относительно повышения качества автомобилей «Москвич».

«К четвертому кварталу 1984 года нам удалось изжить застарелые недостатки. Целый ряд производственных дефектов ныне ликвидирован полностью» (ЗР, 1985, № 9).

«Завод не снимает с себя ответственности перед потребителями за качество своих автомобилей... И хотя общее количество претензий по автомобилю модели -2141 достаточно велико, в настоящее время наметилась общая тенденция к их снижению» (ЗР, 1988, № 5).

В настоящее же время, как следует из последнего ответа директора завода на запрос редакции, «...мы решительно усиливаем работу, связанную с повышением личной ответственности каждого исполнителя. ...Большую роль играют недавно возобновленные суперконтрольные еженедельные осмотры автомобилей, уже направленных в сбыт. Итоги этих осмотров ложатся и в осно-

ву приказов, распоряжений, планов мероприятий по повышению качества.

Кстати, планы мероприятий имеются на заводе практически по всем рекламируемым дефектам, в том числе и пришедшим извне завода, хотя держат постоянные связи с поставщиками ныне крайне трудно из-за разорвавшихся хозяйственных связей».

Вот такая сейчас наметилась тенденция по улучшению качества «москвичей»! Хочу добавить сюда и слова директора о положении с запчастями: «Все заявки на запасные части к «Москвичу-2141» удовлетворены полностью». К сожалению, Виталий, мой родственник, приехавший из Нальчика в Москву с надеждой купить замену вышедшим из строя подшипнику ступицы переднего колеса и шарниру равных угловых скоростей, не знал этого. Он искал их за любые деньги и вернулся домой ни с чем.

Конечно, эти подшипники, как и сотни других деталей и полуфабрикатов, завод

получает со стороны, сам не делает. Но ответственность за комплектное изделие перед покупателем несет он. Остальное — «личные проблемы» АЗЛК, а не моего родственника.

Что же дальше? Конференция трудового коллектива по превращению объединения «Москвич» в акционерное общество состоялась 16 декабря. Но пока, как писал А. С. Пушкин в одной из своих поэм: «Алеко спит. В его уме виденье смутное играет». Может быть, виденье альянса с южнокорейской фирмой «Дэйвю», о котором уже сообщила западная пресса? И, вероятно, интерес ее к поставкам новых двигателей от «Алеко» вселяет еще одну, после гибкой технологии, эйфорию в душу автозаводцев.

Конечно, на «Дэйвю» можно надеяться, но наступило такое время, когда прежде всего сам не плошай. Теперь придется жить по тем нормам и условиям, которые диктует рынок. И, может быть, придется пересмотреть прежнюю концепцию, заложенную в конструкцию базовой модели. Сейчас на международном рынке с нашими возможностями совершенно нереально рассчитывать на сбыт модели третьей группы малого класса, где, пожалуй, самая острая конкуренция. Возможно, что «Алеко-2141» явится в лучшем случае базой для таких специфических машин, как такси, полицейские, «скорая помощь», автокатафалк, и прочно займет свою специализированную нишу на мировом рынке. Или придется делать в год всего тысячу десятка автомобилей, но без единого дефекта. Автомобилей, в адрес которых можно было бы повторить слова Шарля де Голля, произнесенные 25 лет назад: «У вашей машины хорошая репутация. Она прочна и вынослива». (Между нами, я мечтаю о таком времени.)

Не исключено, что пикапы, фургоны, микроавтобусы, джипы окажутся в условиях развивающейся новой экономики товарами первой необходимости. Если до недавних пор АЗЛК, защищенный госзаказом, мог ориентироваться на ту модель, которую ему предписал перспективный типаж, «спущенный» Минавтопром, то теперь придется лихорадочно искать заказчиков и интересующие их модели. Однако такое «если» возможно при условии, что на счету завода достаточно средств. Для создания их запаса акционерному обществу не столько уже необходим генеральный директор с большими административными правами, сколько генеральный директор с большими коммерческими возможностями.

Среди гигантов нашей автомобильной промышленности АЗЛК пришел к идее акционирования одним из последних. Тон задал КамАЗ. Год спустя, убожившись, что идея себя оправдала, его примеру последовали ВАЗ и ЗИЛ, совсем недавно — ГАЗ и вот, наконец, АЗЛК. Мне кажется, что шаг этот запоздал и многое упущено. Сейчас положение завода далеко не из лучших. Хватит ли своих сил или скоро увидим «ту заводскую проходную, что в люди вывел меня под вывеской «Фольксваген» (как случилось со «Шкодой») или «Опель» (как произошло с «Вартбургом»? Надеюсь, что «акционерное общество» поможет оздоровить прежний АЗЛК, вдохнет в завод новую жизнь. Надеюсь, «Алеко» пробудится от иллюзий и вырвется, наконец, из тьмы на поверхность.

Л. ШУГРОВ