

За рулем

ISSN 0321—4249

В номере:

•
Что надо знать о свечах зажигания: маркировка, применение, особенности, взаимозаменяемость

•
На 49-м километре новой автомагистрали Москва—Рига под мостом такой скользкий пяточок...

•
"Лянча" уходит непобежденной



ВАЗ-2110



Радость и разочарование, надежды и сомнения, перспектива и ретро. "ПОПАЛА ЛИ "ДЕСЯТКА" В ДЕСЯТКУ" — читайте в начале номера

Ежемесячный
журнал для автомобилистов

3

Март 1993

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕХНИКА

Попала ли "десятка"
в десятку _____ 2

На пути в неизвестность _____ 6

Российский "Марторелли" _____ 8

КОЛЕСО _____ 10

НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Сельский автомобиль
для богатых _____ 12

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА _____ 14

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ
Свечи, свечи _____ 17

ЗА РУБЕЖОМ

Запчасти от Циглера _____ 20

ПОИСКИ · ИДЕИ · РАЗРАБОТКИ
Без шума и запаха _____ 22

О пользе конверсии _____ 24

СЕРВИС

"Трещина в стекле" _____ 25

Ода макету, который хочет
стать автомобилем _____ 26

ИСПЫТАНИЯ

В проспекте и на дороге _____ 27

Схема электрооборудования
ВАЗ-2106 _____ 28

РЕЙД "ЗА РУЛЕМ"

Проверка на дорогах _____ 30

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Милиция от полиции _____ 32

СЛОВО—АДВОКАТУ _____ 33

Украина идет на обгон _____ 34

Азбука водителя _____ 35

КРИМИНАЛЬНЫЙ
АВТОМОБИЛЬ _____ 36

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ _____ 37, 47

МУЗЕЙ

Битва за "верхний вал" _____ 38

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Измеряем расход топлива _____ 40

Не ходи в нашу репу _____ 42

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____ 43

СВОИМИ СИЛАМИ _____ 43

Восстанавливаем рессоры _____ 45

ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ _____ 46

Разберитесь с _____ 48

"автоматикой" _____ 48

КБ читателей _____ 50

СПОРТ

"Лянча" уходит непо-
бежденной _____ 51

Из коллекции журнала
"За рулем" _____ 54

АВТОВАЗ

ПОПАЛА ЛИ «ДЕСЯТКА» В ДЕСЯТКУ



Какие только слухи не громоздились вокруг VAZ-2110. Эту модель видели многие, и одни находили ее восхитительной, другие же не нашли ничего особенного. Европейский корреспондентский журнал «Уилс» рассмотрел прототип будущей «Лады» на испытательном полигоне фирмы «Порше» в Вайсахе еще три года назад. А летом 1988-го, лишенный завесы секретности, опытный образец VAZ-2110 предстал перед посетителями выставки «Автодизайн-88» на ВДНХ в Москве (ЗР, 1988, № 10). Но, увы, это был один из опытных образцов и, естественно, не последний. Главный дизайнер ВАЗа Марк Демидовцев в это же самое время занимался «десяткой» с совсем другой внешностью.

Понятно, что ВАЗ с самого начала делал очень серьезную ставку на новую модель. Ее роль — быть палочкой-выручалочкой для завода. Она поможет расширить сбыт «лад» за рубежом, даст акционерному обществу ВАЗ столь нужную для его дальнейшего развития

Скажите-ка, ВАЗ-2110, какой у вас коэффициент лобового сопротивления! Не 0,31 ли!

валюту со всеми вытекающими отсюда положительными последствиями. И когда прошлым летом генеральный директор Волжского автомобильного завода В. Каданников дал в адрес новой модели определение «прекрасная по всем параметрам и конкурентоспособная», было ясно, что он имел в виду.

Нельзя сказать, чтобы экспортные рынки томилась от нетерпения в ожидании первых партий ВАЗ-2110. «Опель-



Низкие вытянутые блок-фары позволили по-иному оформить передок кузова.

Астра» и «Ровер-216», «Мицубиси-Лансер» и «Ниссан-Санни», «Форд-Орион» и «СЕАТ-Толедо», да мало ли еще какие одноклассники будущей «Лады» нескончаемым потоком текут на рынки Европы. Скорее, сгорали от нетерпения отечественные автомобилисты. Они надеялись, что волна всеобщего подорожания не успеет высоко вознести новую модель. Они рассчитывали, что эта машина прежде всего окажется наиболее приспособленной к российским условиям эксплуатации. Им казалось, что «десятка» станет на своей территории достойным сопер-

начнется скорее всего в 1995-м, если не в 1996 году.

И все-таки первое знакомство состоялось. Чем же ВАЗ-2110 обрадовал автомобилистов? Свежим дизайном. И не только дизайном, но, как следствие, удачной с точки зрения аэродинамики формой кузова. Конкретной цифры коэффициента лобового сопротивления на выставке названо не было, но на первый взгляд его можно оценить равным 0,31, что по современным понятиям неплохо. Во всяком случае у новейшего «Ситроена-Ксантия», что дебютировал в марте на

рючего, разработанное «Дженерал моторс», позволило сделать автомобиль не только экономичным, но и малотоксичным, отвечающим самым жестким европейским и американским ограничениям, действующим уже с нынешнего года. Экземпляр ВАЗ-2110, представленный в Манеже, нес обозначение 1,5 GSI, которое подразумевало, что машина оснащена полутуралитровым двигателем с впрыском и каталитическим нейтрализатором. Топливо для такого двигателя — неэтилированный бензин с октановым числом (по исследовательскому методу) 91. Возьмите себе это на заметку, провинциальные автомобилисты, поскольку у вас пока достать и этилированный-то бензин проблема, не говоря уж о его цене.

Но вернемся к экономичности. «Десятка», во всяком случае тот экземпляр, что нам был показан, расходует при ско-



ником нарождающейся экспансии зарубежных моделей. Наконец, они ждали, что ВАЗ-2110, как рождественский Дед Мороз, принесет им массу приятных сюрпризов в виде технических новинок.

Новая «Лада» не была показана ни осенью на московском международном автомобильном салоне МИМС-92, ни в начале зимы на выставке «Автоиндустрия-92». И только под самый Новый год фирма «ЛогоВАЗ» устроила в московском манеже броское шоу машин «Волво», «Дженерал моторса», «Крайслера», «Мерседес-Бенца», «Хонды» — тех фирм, с которыми организатор имеет деловые связи, — и на их фоне представила совершенно открыто и официально прототип ВАЗ-2110. Так в театре для поддержки дебютанта на спектакль назначают искусственных актеров.

Дебют вызвал, конечно же, сенсацию. Машина выглядела эффектно. Лоснилась кожаная обивка сидений, иностранные слова «16 VALVE» на двигателе сразу посетителям напал, а гладкий «леденцовый» дизайн не оставлял равнодушных. Среди посетителей нашелся, правда, и скептик. Он вспомнил, что когда-то в планах ВАЗа значилось, что дебют новой машины состоится в конце 1992 года. Не на выставке, а на конвейере. Поэтому скептик позволил себе пока величать новинку прототипом. Серийной же производством новых автомобилей, в технологическое оборудование которого уже вложено более 800 миллионов долларов,

Высокий, чуть зауженный задок машины. Световые блоки зрительно подчеркивают линию бампера.

Проем багажника с очень низким порогом.

Передний бампер интегрирован в поверхность кузова. На смену резким переходам пришли округлые формы.

женевском салоне, этот показатель равен 0,3.

«Мягкие» формы кузова, как у хорошо обкатанного леденца, интегрированные в общую поверхность бамперы, низкий и плоский капот (благодаря современным вытянутым блок-фарам), высокая и суженная (колея задних колес на 30 мм меньше, чем передних) задняя часть кузова, отсутствие водосточных желобов над дверями, вклеенные стекла — вот те решения, которые позволили сделать автомобиль таким «скользким» для встречного потока воздуха.

«Хорошая аэродинамика, — подумал я, вообразив себя будущим владельцем «десятки», — это замечательно. Значит и расход топлива будет меньше, чем у старомодных ВАЗ-2105 или -2106. Хорошая аэродинамика — значит позади машины не будет, как у «Волги», воздушного вихря, который охотно отложит всю подхваченную им грязь (или пыль) на капот и ветровое стекло следующей позади машины. Хорошая аэродинамика значит и что машину будет легко мыть — нет ступенек между соседними панелями, «ловушек» для грязи.

Расход топлива при нынешних ценах на бензин волнует каждого. Электронное управление двигателем, в том числе и системой «многоточечного» впрыска го-



рости 90 км/ч 4,9 л, при 120 км/ч — 6,3 л, а по условному, так называемому городскому циклу — 7,9 литра неэтилированного бензина на 100 км пути. Много это или мало? По сравнению с ВАЗ-21053



Бросается в глаза отсутствие поворотной форточки в двери и обтекаемое зеркало заднего вида.

и ВАЗ-21093 очень мало: в тех же режимах они расходуют соответственно 7,4—10,1—10,1 л/100 км и 5,9—8,0—8,6 л/100 км! Сопоставив же по экономичности ВАЗ-2110 с зарубежными одноклассниками — не улыбайтесь, прошу, за сравнение, — увидим, что они в среднем на скорости 90 км/ч расходуют 5,2—5,5 л/100 км, на скорости 120 км/ч — 6,8—7,2 л/100 км, а при городском цикле — 8,3—9,4 л/100 км! Иными словами, новая «Лада» где-то на 10 % экономичнее. Блестяще!

Мотор ВАЗ-2112 (так он называется) на машине ВАЗ-2110 развивает мощность 94 л. с./69 кВт при 5600 об/мин. Неплохо. Тому способствуют четыре клапана на цилиндр (хорошее наполнение цилиндров смесью, высокая мощность) и впрыск топлива во впускные каналы каждого цилиндра. Погоня за высокой мощностью, однако, как мы знаем, нередко оборачивается низким крутящим моментом, да еще в узком рабочем диапазоне по оборотам. Но не тут-то было! Наибольший крутящий момент у ВАЗ-2110 составляет 130 Н·м при 3600 об/мин — вполне достойные на сегодня параметры.

Посмотрим, однако, на эти параметры чуть глубже. Литровая мощность двигателя ВАЗ-2112 (это, видимо, самая мощная модификация базового силового агрегата) сегодня равна 62 л. с./л. Но уже серийно выпускаются моторы тоже с впрыском и четырьмя клапанами на цилиндр («Ровер-216 ГСИ», «Дайхатсу-Эпплоус», «Ниссан-Санни»), которые развивают 66—68 л. с./л. Через два-три года, когда новая «Лада» начнет сходить с конвейера, самая форсированная модификация ее двигателя по мощностям пока-



телям может уже отставать от мировой элиты.

Пока, если сравнивать заявленные ВАЗом скоростные показатели для «десятки» и ее зарубежных одноклассниц, можно однозначно заключить, что по наибольшей скорости и приемистости она чуть-чуть впереди конкурентов. Тут приходится опять вспомнить о разрыве в пресловутых два-три года до начала выпуска и некоторой «бумажности» приведенных на выставке характеристик ВАЗ-2110 (возможно, эти цифры просто повторены из технического задания на машину).

С таким же скептицизмом можно оценивать «ассу» новой «Лады» в снаряженном состоянии: 980 кг означают очень легкую машину и, возможно, с недостаточными (нет, не для европейских, а для российских дорожных условий!) запасами

прочности. Я рад был бы ошибиться, но из восьми выбранных мною зарубежных аналогов половина весит столько же или чуть легче, а половина на 20—40 кг тяжелее.

Мне показалось, что ВАЗ-2110-1,5 GSI по комфорту и оборудованию не может претендовать на ту роль, на которую заявлен. При ярком освещении и открытых дверях хорошо видны не только претенциозная кожаная обивка сидений, но и их трубчатый каркас и простейший механизм регулировки. Напрашивается аналогия с раскладушкой, оформленной под вольтервовское кресло. Но сами сиденья удобны, с хорошими подголовниками и уверенной боковой фиксацией тела — чувствуете себя, словно вы сам господин Вольтер.

Не спорю: удобны и красивы внутренние панели дверей с блоками кнопок

Низкие пороги дверей, высокие притолоки облегчают вход-выход.

Удобные сиденья с подголовниками и скользящая «жаркая» обивка подушек кожей.

