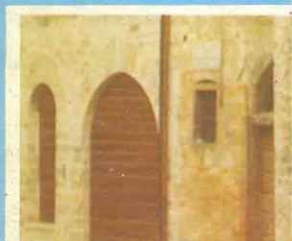


За рулем

ISSN 0321-4249

В номере:

- ЗАЗ примеряет майку лидера
- "Самогон" для мотора: приготовил и поехал?
- 5 баллов за нарушение...



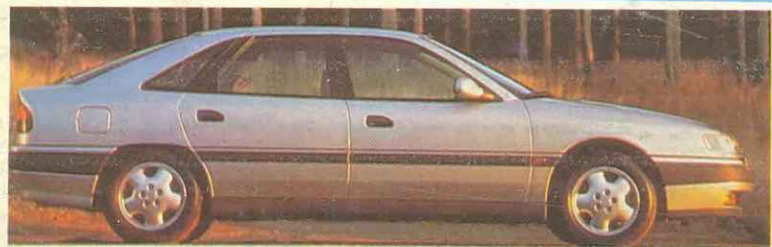
ПОБЕДИТЕЛЬ И ПРИЗЕРЫ ТРАДИЦИОННОГО
КОНКУРСА "АВТОМОБИЛЬ ГОДА":

"Ниссан-
Микра",

"Фиат-
Чинквеченто",

"Рено-
Шафран".

РАССКАЗ
ОБ ЭТИХ МОДЕЛЯХ
ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



Ежемесячный
журнал для автомобилистов

4

Апрель 1993

СОДЕРЖАНИЕ

ЗАЗ примеряет майку лидера _____	2
КОЛЕСО _____	6
Вдвое больше "лошадей" _____	8
ТЕСТ	
Жидкость на все случаи _____	9
Шестьдесят пять лет назад _____	10
СЕРВИС	
Лекарство для мотора _____	10
Запчасти за валюту _____	12
"Автокам" предлагает нам... _____	15
ТЕХНИКА	
"Компи" выходит в свет _____	16
Разноликие масляные фильтры _____	18
Средний класс _____	20
ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА	
15 баллов — и вы без "прав" _____	22
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ	
ВАЗ-21099: первые двадцать тысяч _____	24
Экипажи "Каретного двора" _____	27
"Ниссан-Микра" — автомобиль 1993 года _____	28
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА	
Загадочный перекресток _____	32
СЛОВО — АДВОКАТУ _____	34
АЗБУКА ВОДИТЕЛЯ _____	35
Опасный бизнес _____	35
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ _____	36,47
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ	
Колесо в цепях _____	38
"Самогон" для двигателя _____	40
Фильтры для иномарок _____	42
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____	43
СВОИМИ СИЛАМИ _____	43
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ _____	48
СПОРТ	
Был чемпионат — нет чемпионата _____	51
"Пежо-905": с трассы — в музей _____	53
Из коллекции журнала "За рулем" _____	54



ЗАЗ ПРИМЕРЯЕТ МАЙКУ ЛИДЕРА

Популярная шутка о том, что «Запорожец» в России теперь надо называть иномаркой, по сути точно отражает новую ситуацию. Продукция автозавода в Запорожье стала одной из важнейших статей экспорта независимого украинского государства, а для других стран СНГ — импортном. В связи с этим общественная шкала ценностей на Украине претерпела определенные изменения: «Таврия» теперь желаннее «Жигулей», а ЗАЗ стал весьма авторитетным предприятием.

Знакомство с заводом в его нынешнем качестве начинается с витрины фирменного магазина возле главной проходной. Тут в изобилии лежат самые дефицитные запчасти к «Таврии». Цены их вроде невысоки, но — в долларах США. Коленчатый вал, к примеру, стоит 30 долларов, генератор — 20, приводы передних колес — 86 и 90, задний бампер — 16, задний фонарь — 15. Красуется и сама «Таврия» — 2350 долларов. Что ж, примета времени и, если хотите, новый фасад предприятия...

Сегодня «АвтоЗАЗ» — флагман индустрии легковых автомобилей на Украине, это закреплено специальной государственной программой. В ней предписывается освоить производство машин особо малого, малого и среднего классов, а объем их выпуска довести до внушительной цифры — 550 тысяч в год. Насколько реальна такая перспектива, покажет время. Пока же годовой объем

производства остается прежним: 135 тысяч автомобилей, среди них ЗАЗ-968М — 85 тысяч, ЗАЗ-1102 — 50 тысяч.

Определенные объективные предпосылки к наращиванию выпуска есть. В октябре прошлого года введен в строй новый корпус с современным импортным оборудованием, предназначенный для производства «Таврии» и ее модификаций. Сборочная линия этого корпуса без особого напряжения может выдать 250 тысяч автомобилей в год — было бы из чего собирать. Пока же этот конвейер используется менее чем на треть своих возможностей. Кузова -1102 уже не везут из сварочного цеха на старую сборочную ленту, по ней «ползут» только исконные хозяева — ЗАЗ-968М, или, как говорят заводчане, «эмки». Но и старый конвейер, избалованный от «гостей», теперь тоже недогружен.

Мощность действующих сборочных производств позволяет заводу «вытянуть» 400 тысяч автомобилей в год, но этим дело не ограничивается. По программе развития предприятия выделен участок земли под новые сборочные корпуса, строительство которых уже начато. Там планируется выпуск оставшихся 150 тысяч машин. Однако уже сегодня во весь рост встал главный вопрос: из чего все это собирать? Где и как изыскивать материалы, комплектующие изделия? Тут пока сплошные проблемы.

Первая и самая главная —

взаиморасчеты. Весь предыдущий год прошел в СНГ под знаком взаимных неплатежей. Все друг другу должны, а для украинских предприятий дело осложнилось еще и тем, что национальной денежной единицей стал купон, за который на самой-то Украине мало что купишь. Оформление платежей задерживается по меньшей мере на два-три месяца. А поскольку для большинства сделок требуется предоплата, то **нетрудно представить, во что обходится обеспечение работы конвейеров.** Скажем, Новолипецкий металлургический комбинат трижды получал деньги от ЗАЗа спустя полгода после их отправки, с такой же задержкой шли и поставки листового металла. Аналогичные истории почти с каждой позицией бесконечного спис-

фары, некоторые элементы электрооборудования и еще немало другого. За них не заплатишь ни рублем, ни карбованцем, ни купоном. В ходу только твердая валюта, а получить ее можно лишь одним способом — продавать свои автомобили за рубежом. Успехи на этом поприще пока очень невелики, но они все же есть. К примеру, за 1992 год на Запад ушло около 10 тысяч ЗАЗ-1102, в текущем году запланировано продать 30 тысяч. Этот долларовый ручеек, конечно, скромен, однако позволяет хоть как-то сводить концы с концами.

«Таврию» покупают в странах Средиземноморья — Греции, Турции, Югославии. Не чураются ее и в государствах Восточной Европы (бывших социалистических). Присматриваются и поне-

множку берут во Франции, Швейцарии. Правда, для европейского рынка требуется определенная доработка автомобиля: снижение токсичности отработавших газов, установка ремней безопасности и подголовников на задних сиденьях, увеличенных зеркал заднего вида. Но решающий фактор для продаж за валюту — это, к сожалению, низкая цена. За примерно равную сумму западный покупатель может приобрести **либо один «Пежо-205», либо три «Таврии»,** а по размерам это «одноклассники».

Впрочем, основным рынком сбыта для «тавррий» и единственным для «запорожцев» были и остаются страны Содружества. Более того, останутся таковыми еще надолго. Трудно говорить о каком-то изменении положения,

Очень элегантный пикап делают в Греции на базе серийной «Таврии».



Новый сборочный корпус ЗАЗ рассчитан на выпуск 250 тысяч машин в год.

ка: генераторы, стартеры, шины.

Следующий круг проблем связан с валютными делами: экспортом автомобилей, импортом оборудования и комплектующих изделий. Современное автомобильное производство немислимо без использования хотя бы некоторых узлов и деталей, ввозимых из промышленно развитых стран. Не потому, что наше качество ниже зарубежного или из-за неумения сделать какие-то вещи. Возможности нашей промышленности — стран СНГ и украинской в частности — достаточно широки. Вопрос в другом — в экономической нецелесообразности дублирования без соответствующей технической базы.

Переднеприводная «Таврия» включает в себя целый ряд импортных деталей: приводы колес,



когда, например, из России поступает 70 % комплектующих изделий. Чтобы их получать, нужно платить или рублями, вырученными за продажу машин, или самими машинами на основе бартера. Последнее пока преобладает.

Было бы неверно заключить из всего вышесказанного, что состояние экономики на заводе уж очень скверное. Да, весь букет трудностей налицо, но они сегодня есть у всех. Тем не менее работа идет, конвейер, хоть и с остановками, но дает план, а автомобили раскупаются, не появляясь в магазинах (кроме валютного). Одновременно идет освоение новых видов продукции, позволяющих использовать отходы и резервы основного производства, незадействованные технологические мощности.

В частности, завод начал делать одноосные прицепы для легковых автомобилей, названные ласковым словом «Степок» (остряки уверяют, что здесь не обошлось без использования имени и фамилии генерального директора Степана Кравчуна). И по конструкции, и по исполнению прицеп оставляет хорошее впечатление. Главная его особенность заключается в использовании задней подвески автомобиля ЗАЗ-968. Через год-другой эта модель будет снята с производства, но ее узлы в качестве запасных частей будут выпускаться еще очень долго. В конце 1992 года собирали по 200 прицепов в месяц, дальше это производство намерено расширить. В валютном магазине «Степок» стоит с табличкой «150 долларов», что немногим более шести процентов от стоимости «Таврии». Соотношение нормальное, скорее даже небольшое.

Но обратимся, наконец, к вопросу, который столь весом и актуален, что, вероятно, представляет собой наибольшую «головную боль» для объединения «АвтоЗАЗ». Речь пойдет об обеспечении выпускаемых автомобилей двигателями, точнее — силовыми агрегатами.

Дело в следующем. Как известно, двигатели для запорожских автомобилей делает Мелитопольский моторный завод — предприятие, входящее в объединение «АвтоЗАЗ», однако обладающее автономией в хозяй-



«Таврия» с кузовом «кабриолет» наверняка понравится покупателям в субтропиках.

Фото Г. Дрюков

ственных вопросах. В его состав входят два производства, именуемых «старым» и «новым», которые расположены на разных территориях. На одном делают «воздушку» — сорокацилиндрный мотор воздушного охлаждения для ЗАЗ-968М (кстати, тридцатисильная «воздушка» недавно снята с производства, но запчасти к ней делаются), на другом — «водянку», то есть двигатель жидкостного охлаждения МемЗ-245 для «Таврии». Суммарная производственная мощность завода — 130, от силы 150 тысяч моторов в год. Как видим, эта цифра совершенно не соотносится не только с украинской государственной программой (550 тысяч), но и с возможностями уже действующих на ЗАЗе сборочных производств.

В такой ситуации руководство ЗАЗа лихорадочно ищет альтернативу «водянке» из Мелитополя. Опробованы варианты использования двигателей «Фольксваген» с рабочим объемом 1,05 и 1,3 л, румынской «Дачии» (1,3 л), а также «Рено-14» (1,4 л). Все эти эксперименты дали положительный результат, но если бы дело зависело только от техники... Пока идут эти и другие переговоры, ЗАЗ предпринимает практические шаги и в другом ключе. Создано совместное пред-

приятие «Украина—Греция», которое располагает сборочными мастерскими в греческом городе Салоники. Из Запорожья туда поступают кузова, у европейских фирм приобретаются силовые агрегаты, а в итоге появляются автомобили, вполне пригодные для западного рынка. Часть кузовов переделывают в кабриолеты и пикапы, что увеличивает шанс найти заинтересованного покупателя. Дело это небольшое, но оно дает определенную отдачу и имеет хорошую перспективу для развития.

Но вернемся к проблемам Мелитополя. Здесь начато строительство новых производственных корпусов, по сути нового завода, который позволит значительно увеличить объем выпускаемой продукции и в большей степени удовлетворит потребность Запорожья в двигателях. К сожалению, от начала стройки до ввода производства в строй уходит много времени, а сегодня нужны оперативные решения.

Что касается конструкторов МемЗа, то для нового завода они готовят целую гамму модернизированных двигателей с рабочим объемом от 900 до 1400 см³. Предполагается оснащать их не только карбюраторами, но и системой впрыска топлива, что улучшит возможности экспорта.