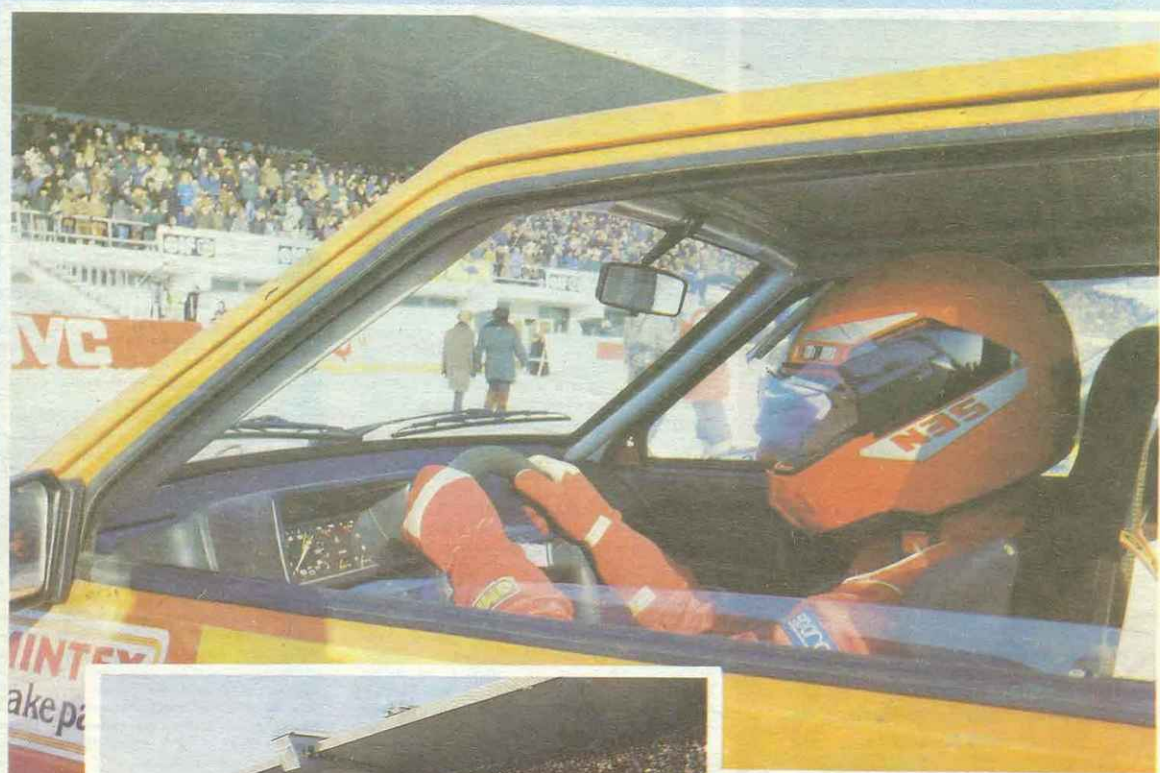


# За рулем

ISSN 0321-4249



*"Гонка звезд" впервые в своей истории получила шанс стать событием международного масштаба — соревнованиями на призы журнала "За рулем" заинтересовались крупнейшие западные компании*

**Ежемесячный журнал для автомобилистов**

**5**

**Май 1993**



## СОДЕРЖАНИЕ

## СПОРТ

Зима — надежда наша \_\_\_\_\_ 2

КОЛЕСО \_\_\_\_\_ 4

## МУЗЕЙ

Машина его мечты \_\_\_\_\_ 6

## ТЕСТ

А если и вправду пожар? \_\_\_\_\_ 8

Радиосвязь в автомобиле \_\_\_\_\_ 30

Трясина \_\_\_\_\_ 9

## ТЕХНИКА

КамАЗ, ИВЕКО и грузовик \_\_\_\_\_ 13

года \_\_\_\_\_ 13

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА \_\_\_\_\_ 15

С чего начинается \_\_\_\_\_ 16

«Экстремист» \_\_\_\_\_ 16

Ситуация драматична \_\_\_\_\_ 18

Чья нынче власть? \_\_\_\_\_ 19

## ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

"Ока" из Тольятти \_\_\_\_\_ 20

На новой "Таврии" по старой \_\_\_\_\_ 21

колее \_\_\_\_\_ 21

АЗЛК-21412: зимний \_\_\_\_\_ 22

экзмен \_\_\_\_\_ 22

10 тысяч миль по дорогам \_\_\_\_\_ 24

Америки \_\_\_\_\_ 24

## КРИМИНАЛЬНЫЙ

АВТОМОБИЛЬ \_\_\_\_\_ 26

Контуры будущего \_\_\_\_\_ 27

РЕЙД "ЗА РУЛЕМ" \_\_\_\_\_ 32

Цена дорожных ребусов \_\_\_\_\_ 32

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ \_\_\_\_\_ 34,50

## ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Презумпция виновности \_\_\_\_\_ 35

Осторожнее в гараже \_\_\_\_\_ 35

СЛОВО — АДВОКАТУ \_\_\_\_\_ 36

АЗБУКА ВОДИТЕЛЯ \_\_\_\_\_ 37

Главный критерий — права \_\_\_\_\_ 38

человека \_\_\_\_\_ 38

## КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Гидрокомпенсаторы для \_\_\_\_\_ 40

"Жигулей" \_\_\_\_\_ 40

Не пролив ни капли \_\_\_\_\_ 42

Четыре вопроса о \_\_\_\_\_ 42

"Запорожце" \_\_\_\_\_ 42

Кузов — по линейке \_\_\_\_\_ 44

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ \_\_\_\_\_ 45

СВОИМИ СИЛАМИ \_\_\_\_\_ 45

ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ \_\_\_\_\_ 48

КБ читателей \_\_\_\_\_ 50

Средний класс \_\_\_\_\_ 52

Из коллекции журнала \_\_\_\_\_ 54

"За рулем" \_\_\_\_\_ 54

**Я**сный и морозный февральский денек. Стольственные трибуны знаменитого Раменского автодрома заполнены до отказа. Телевизионная трансляция ведется на 64 страны мира, в том числе на Японию, Австралию, США. На ледяную дорожку трека под оглушительный рев болельщиков выкатываются раскрашенные в яркие цвета шестнадцатидва новеньких «шевроле», предоставленных, как обычно, крупнейшей в мире автомобильной корпорацией специально для этой гонки. На их дверях и крышах — огромные номера и написанные аршинными буквами фамилии гонщиков. Среди этих шестнадцатидва — только самые-самые. Чемпионы России по треку и ралли, великие мастера зимних гонок, два раллийных экс-чемпиона мира и даже — впервые! — победитель «Инди-500». В солнечном небе над стадионом парит огромный воздушный шар в виде известной всей планете синего верблюда — начинается очередное автогоночное шоу, носящее гордое звание крупнейшего события зимнего сезона — «Гонка звезд».

Пожалуй, хватит. Я уже вижу, как наиболее нетерпеливые из наших читателей сердито ищут подписи автора — откуда в редакции серьезного издания такой балабол! Достаточно уже потчевали нас сказками про строительство трассы формулы 1, подготовку автомобиля для чемпионата мира. Каюсь, я позволил себе немного пофантазировать. Однако реальности в этой радужной картинке гораздо больше, чем может показаться на первый взгляд.

Впервые пришло мне это в голову в ясный и морозный февральский денек перед заполненной до отказа восьмимысячной трибуной Раменского ипподрома во время традиционно считающейся центральным событием зимнего сезона в нашей стране «Гонки звезд» на призы журнала «За рулем».

В нынешнем году состязания эти проводились уже в пятнадцатый раз и стали самими, наверное, необычными за всю их историю. Словно символ перемен, развевались над стадионом флаги Российской автомобильной федерации, а также «Кэмела» и ЭЛФа. Это, конечно, не воздушный шар, но... Генеральными спонсорами «Гонки звезд» стали крупнейшие промышленные компании мира.

Редакция «За рулем» долго шла к этому шагу. В те времена, когда зарубежный спорт был для нас тайной за семью печатями, название «звездной гонки» оправдывало себя. В ней принимали участие лучшие пилоты страны, действительно звезды отечественного автоспорта. Но чем скорее мы узнавали о большом гоночном мире, тем сильнее хотелось увидеть те самые, далекие «звезды», сравнить их с нашими, близкими.



## ЗИМА —

Первая попытка пригласить иностранных спортсменов была предпринята в 1989 году. Но оказалось, что звезды привыкли получать звездные гонорары, а никому не известные соревнования «на краю земли» были для них экзотическими, привлекательными, но отнюдь не престижными. А значит — неденежными, невыгодными. Потому гостями одиннадцатой «Гонки звезд» были всего лишь участники финского национального чемпионата.

Но мечта превратить «зарулевскую» гонку в настоящее звездное зрелище осталась. Теперь необходимо было подойти с другой стороны — заинтересовать солидных спонсоров. Затем увенчалась успехом лишь в этом году. Поддержать соревнования вызвались СИСУ, НТЦ, КамАЗ, JVC и многие другие, а главными, как уже говорилось, меценатами стали «Рейнольдс Табак» и французская нефтяная фирма ЭЛФ.

И немедленно, словно по волшебству, необычайный интерес к соревнованиям проявила пресса. Сюжет о гонке показали «Вести», славящиеся своей индифферентностью к спорту. Как видите, первый шаг к трансляциям на Японию и Австралию сделан.

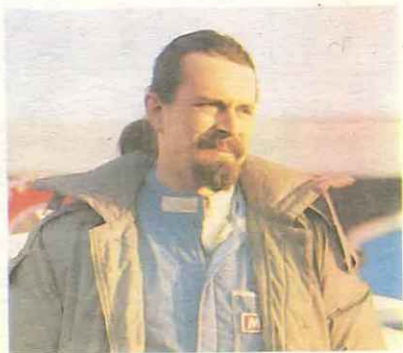
Самое удивительное, что такой наплыв гостей не оказался неожиданно для хозяев. И опять же, благодаря спонсорам. Фирма НТЦ, осуществляющая пассажирские рейсы Москва — Гамбург и Батуми — Стамбул, предоставила в распоряжение журналистов один из своих комфортабельных автобусов. Со второго этажа роскошного «Неоплана» можно было наблюдать гонку в тепле и со всеми удобствами. Необычайно насыщенным оказалось информационное обеспечение соревнований — через несколько минут после окончания последнего заезда представители прессы получили подробнейшие отчеты о ходе гонки. Таким образом еще один постулат западного шоу-бизнеса начинает потихонечку действовать в России — о первостепенном внимании к журналистам.

Но постулаты постулатами, а для болельщиков главное — зрелищность. И уж тут «Гонка звезд-93» не подкачала. «Погода благоприятствовала». Яркое солнце, такое, что даже старт первого заезда пришлось повторить: не видно было светофора. Десятиградусный мороз, превративший дорожку ипподрома в настоящие каток, а исход каждого заезда сделавший практически непредсказуемым. Восемь из 16 основных участников побеждали в заездах, и даже запас-





# НАДЕЖДА НАША



Сергей Успенский — двукратный победитель «Гонки звезд».

ной — курганец Юрий Макаров, единственный раз выйдя на дорожку Раменского ипподрома, сразу приехал вторым. Семь раз в ходе гонки менялся лидер. Вперед выходили поочередно тольяттинцы Борис Маслов — двукратный победитель «зарулевской» гонки, Омар Кахишвили — новоиспеченный чемпион России по треку, Ренас Мухаметзянов — лидер нынешнего зимнего сезона, один из главных претендентов на победу. На равных сражались с ними, обходя порой всю вазовскую элиту, Сергей Балдыков — продолжатель славных ижевских традиций, и москвич Сергей Успенский. Нужно было слышать тот яростно-восторженный гул трибун, когда свои, раменские гонщики — Игорь Коновалов, Александр Орловский или Владимир Сухов — опережали тольяттинских асов, а потом гулкий вздох разочарования, если машины любимцев, взметая фонтаны снежных брызг, вылетали с трассы, переворачивались, затихали в сугробах.

Окончание — на стр. 47.







**ОБНОВЛЕНИЕ КОМПАКТНОГО КЛАССА** автомобилей «Мерседес» начнется в июне с мировой премьеры модели «С» — от слова «сопращ» (компактный). Преемник «сто девяностого», выпущенного в количестве около двух миллионов экземпляров, длиннее на 390 мм; у него более просторный салон и усовершенствованные системы пассивной и активной безопасности, в том числе надувные подушки безопасности для водителя и пассажира в качестве обязательного оборудования. Обозначение моделей (от С200 до С280) указывает также на рабочий объем двигателя. Все бензиновые моторы (от 122 до 197 л. с.) четырехклапанные; впервые предлагаются также два четырехклапанных дизеля (95 и 112 л. с.). Те и другие оснащаются каталитическими нейтрализаторами и системой рециркуляции отработавших газов. Расход топлива у разных модификаций «Ком-



пакта» — от 6,7 до 10,6 л/100 км. Кроме стандартной комплектации, предусмотрено три варианта отделки: «молодежный», «спортивный» и «алегантный». По словам Х. Вернера, вице-президента фирмы «Мерседес-Бенц», традиционное деление рынка на представительский, средний и компактный классы постепенно теряет свое значение под влиянием требований безопасности и экологии, изменяющихся потребительских критериев. Форма кузова и вид привода становятся более важными показателями для классификации. Поэтому «Мерседес-Бенц» должен ориентироваться на будущий рынок, который станет привлекать разнообразием предлагаемых концепций, а не престижными показателями.

Бензин из отходов пластмассы научились получать в одном из исследовательских центров ФРГ, применяя процесс, известный в нефтепереработке как висбрикинг. Таким путем удастся переработать в топливо (в том числе дизельное) до 80% используемых материалов.

Легкий пуск в морозы призвано обеспечить устройство для подогрева, встроенное в аккумуляторную батарею. Оно автоматически поддерживает температуру электролита +15°C. Подогреватель, разработанный американской фирмой «Монропал-Электроник-Баттери», монтируется в батарею при сборке.

Совместное предприятие «Худжанд-ЗИЛ» в Чкаловске намечает в этом году изготовить первые два автобуса для Москвы. А затем... возможно серийное производство.

На заводе ГАЗ в Нижнем Новгороде дизайнеры начали художественную проработку внешнего вида для универсала повышенной вместимости на базе узлов «Волги».

Шведская фирма «Скания», чьи грузовики и автобусы экспортируются во многие страны мира, решила вести всю свою техническую документацию на английском языке. А как же с чувством патриотизма?

**ПРОЩАЙ, «ЭСТОНИЯ»!** Прекращается производство гоночных автомобилей «Эстония» в Таллине на экспериментальном участке местного авторемонтного завода ТАРК. Этот участок несколько лет назад выделился в совместное предприятие «Кавор», которое продолжало выпуск гоночных машин «Эстония-25» (в общей сложности с 1961 по 1992 год изготовлено около 1500 автомобилей разных форм-мод.)

Теперь владельцем «Кавора» стал немецкий предприниматель Томас Ламла. Он несколько лет назад пытался наладить выпуск гоночных автомобилей в СССР на



совместном предприятии, сначала с АЗЛК, затем с «Кавором». Ныне машины «Эстония» принесены в жертву.

Жаль. Их еще немало осталось в российских автомобильных клубах и с маркой «ТАРК-Кавор» связан немало международных успехов гошников России и Эсто-

нии. Последняя (больше не будет) модель завода «Кавор».

Особенно удачной была модель «25», на которой Виктор Козанков и Александр Потехин, Тойво Асмер и Тоомас Напа не раз добивались убедительных побед. Ну что ж, прощай, «Эстония»!

**ПОЧЕМ БУДЕТ БЕНЗИН?** На этот вопрос пока нельзя ответить определенно. Но официальные лица утверждают, что в 1992 году добыча нефти в России сократилась и переработка ее на бензин и дизтопливо тоже. Так, заместитель министра топлива и энергетики Российской Федерации А. Конопляник сообщил на пресс-конференции в начале года, что добыча нефти и газового конденсата в 1992 году по сравнению с 1991-м уменьшилась почти на 15% и составила около 393 миллионов тонн.

Данные о переработке нефти на топливо ранее у нас не обнародовались, но А. Конопляник констатировал, что бензина в прошлом году было произведено 35 миллионов тонн, а это на 9% меньше, чем в 1991 году. Дизельного топлива произвели 63 миллиона тонн (на 11% меньше, чем в 1991 году).

Если объем добычи нефти и переработки ее на топливо в нынешнем году еще уменьшится по сравнению с предыдущим, то едва ли горючего будет в избытке, а значит цены на него возрастут.

**КОМПЬЮТЕРНЫЙ ЭКЗАМЕНАЦИОННО-ОБУЧАЮЩИЙ КОМПЛЕКС**, созданный таганрогским НПК «Кварц» для киевской ГАИ, по своим возможностям и универсальности превосходит существующие в СНГ разработки. Он может быть использован и для приема экзаменов на право управления автомобилем в ГАИ, и для обучения на водительских курсах, в кабинетах БД АТП.

300 вопросов генератор случайных чисел распределяет на 25 мониторов. На экране дисплея можно смоделировать любую дорожную ситуацию. Выбрав произвольно участок дороги или пе-

рекресток, можно «нанести» все виды разметки, трамвайные пути, «установить» дорожные знаки, светофоры и «расставить» транспортные средства. Мотоциклы, самосвалы, трамваи и автобусы «поедут» в точном соответствии с каждым из вариантов ответов!

Экзаменуемый может сразу ознакомиться со всеми вопросами и ответить на них в любом порядке. Программа «Водитель» позволяет непосредственно после экзамена автоматически выписать водительское удостоверение.

На мониторе — развитие дорожной ситуации в динамике. При неправильном ответе — «столкновение».

