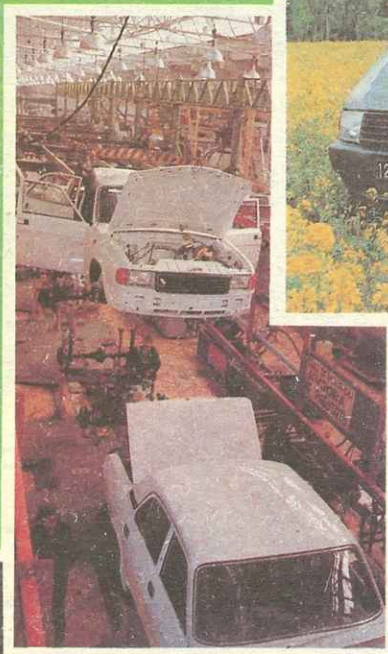


# За рулем

ISSN 0321—4249

**В номере:**

- Кто сегодня покупает автомобили



*Производственное объединение "ГАЗ" преобразовано в акционерное общество открытого типа. Об изменениях, произошедших на заводе, и новых моделях читайте в начале номера*



- Обзор современных двигателей
- Новая рубрика: "Тест-дайджест"
- Советы начинающему сварщику

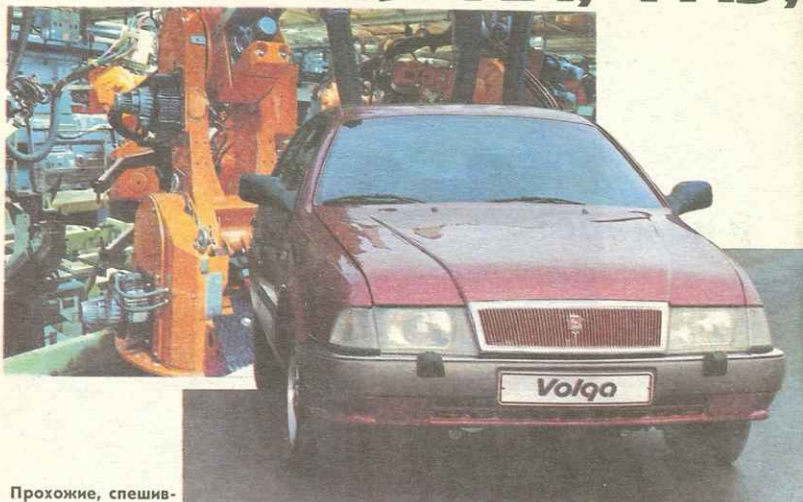
**Ежемесячный журнал для автомобилистов**

**6**

**Июнь 1993**

## СОДЕРЖАНИЕ

А ну-ка, ГАЗ, прибавь-ка газу _____	2
Что на рынке? _____	6
<b>КОЛЕСО</b> _____	8-11
<b>МИМС-93</b>	
Милости просим! _____	12
<b>ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА</b>	
ВАЗ-2108: шесть лет, двести тысяч _____	14
<b>НАШЕ ЗНАКОМСТВО</b>	
Мадемуазель ИКС _____	16
<b>МУЗЕЙ</b>	
С благодарностью о "Студебеккере" _____	19
<b>СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА</b> _____	19
<b>ТЕСТ</b>	
"Октан-бустер" и другие _____	20
Русский — честный парень _____	52
<b>ТЕСТ-ДАЙДЖЕСТ</b> _____	23
<b>ТЕХНИКА</b>	
Ярмарка моторов _____	24
Схема дороги Москва—Новороссийск _____	27
<b>ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА</b>	
С гербом Москвы на борту _____	30
Заметки по поводу... _____	32
Не гони на перекрестке _____	33
<b>КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ</b> _____	34
<b>АЗБУКА ВОДИТЕЛЯ</b> _____	35
<b>СЛОВО — АДВОКАТУ</b> _____	35
<b>ЭКЗАМЕН НА ДОМУ</b> _____	36,46
<b>СЕРВИС</b>	
Двигатели — наше призвание _____	37
<b>КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ</b>	
Вы верите спидометру? _____	40
Газовое топливо _____	42
<b>СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ</b> _____	43
<b>СВОИМИ СИЛАМИ</b> _____	43
Карбюратор "Мерседеса" _____	45
Не боги горшки обжигают _____	46
<b>ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...</b>	
Итоги конкурса 1992 года _____	47
<b>ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ</b> _____	48
Есть на что опереться _____	51
Из коллекции журнала "За рулем" _____	54



Прохожие, спешившие в этот утренний час, не оставляли незнакомку без внимания. Одни любовались издали, другие, забыв о делах, подходили ближе, чтобы рассмотреть детали ее элегантного туалета. Она же хранила молчание, всем своим видом выражая отчужденность.



ГАЗ-3105 — флагман нового семейства, перспективы которого, увы, весьма туманны.

Приехав в Нижний Новгород, я, конечно, надеялся встретиться с этой «номенклатурной дамой» — «Волгой» ГАЗ-3105, преемницей «Чайки». Правда, в списке того, что обязательно нужно было увидеть на ГАЗе, она не значилась первой: главное, думал я, завод дизелей, новые грузовики, полторка. Однако после неожиданного свидания с новой «Волгой», прямо в день приезда, да еще вне заводской территории, мои мысли оказались поглощены ею...

Едва я переступил порог ПАМСа (производства автомобилей малых серий), взгляд поймал в огромном цехе уже знакомые очертания «ноль пятой». Недалеко на пятнистом от масла полу лежал мотор — «секретная» V-образная «восмерка». У дальней стены несколько некомплектных машин ждали своей очереди на сборку. В прошлом году здесь вручную собрали три «волги» ГАЗ-3105. За первые два месяца нынешнего года — еще пятнадцать. Пока не для продажи: их ждут дорожные испытания, дальнейшая доводка конструкции, тесты на безопасность. Не за горами завершение подготовки конструкторской документации для производства, сертификация автомобиля. «Работа над машиной продолжается», — сказал ее ведущий конструктор С. Батянов, — но в очень непростых условиях».

Основной «заработок» ГАЗу всегда давали грузовики. Еще недавно их делали

четверть миллиона в год, и казалось невероятным, что наступит времена, когда спрос на «газоны» резко упадет. Особенно на полноприводный ГАЗ-66, основным заказчиком которого была армия. Прожорливые грузовики с бензиновым мотором не очень-то берут, экономичных дизельных все еще не делают. А зарплату рабочим платить надо, да еще производить предпочтительнее комплектующих, находить средства на реконструкцию и освоение новых моделей. В том числе и ГАЗ-3105.

Преистория этой модели такова. Помимо «волги» (70—75 тысяч машин в год), завод ежегодно делал 150—200 «чаек». Ныне их не выпускают: постановление Совета Министров СССР в 1990 году отменило эту номенклатурную привилегию. Заводчане вздохнули свободнее — думали, избавившись от обузы. Однако членом союзного правительства потребовалась современная машина более высокого «социального положения», чем «Волга-3102». Тогда на заводе мало кто предполагал, что, взявшись за ГАЗ-3105, они вновь вешают себе камень на шею. Техническая задача увлекла: свежая конструкция, новый двигатель — V-образный восьмицилиндровый, с впрыском топлива. Привод

# ПРИБАВЬ-КА ГАЗУ

на все колеса, в перспективе гидропневматическая подвеска с электронным управлением, позволяющая регулировать дорожный просвет, изменять жесткость амортизаторов (она разработана специалистами завода и Нижегородского политехнического института). Машина получит подушку безопасности для водителя и систему натяжения ремней безопасности, которые созданы газовцами в сотрудничестве с физиками Арзамаса и авиастроителями Дубны.

Да, прогресс немалый, особенно по отношению к базовой конструкции «Волги» ГАЗ-24, относящейся к концу 60-х. Но слишком дорого сегодня обойдется он ГАЗу. Новый, в прямом смысле золотой, автомобиль экономически невыгоден: в первые годы выпуск ГАЗ-3105 не выйдет за пределы малых серий. Для повышения рентабельности, естественно, следует его увеличить, а значит, наладить поставки комплектующих, многие из которых в родном отечестве не изготавливают. Организовывать специализированные предприя-

стии иерархической лестницы, — что мы начали разработку нового семейства с «люксовой» модификации, да тогда по-другому было нельзя. Сегодня время упущено. К тому же первоочередные задачи — дизелизация, полуторка».

Тем временем руководство ГАЗа, отцы города и области, в чьем распоряжении несколько новых «волг», пытаются оценить достоинства и недостатки престижной модели, взвешивают все «за» и «против» ее выпуска. Одну из таких машин я встретил возле заводоуправления — изящную, но пока несчастную красавицу. Она ждала одного из тех, кто решит ее судьбу.

Спрос же на слегка омоложенную «Волгу» прежних лет, ГАЗ-31029 (ЗР, 1992, № 10), стабильно высок. Пришлось ловить выгодный момент: в 1992 году их сошло с конвейера более 50 тысяч — не застоялись! Брали даже с нагрузкой — грузовиком. Чтобы удовлетворить спрос и получить дополнительную прибыль, с первого февраля нынешнего года сборочный цех легковых машин ГАЗа, цех окраски

и другие связанные воедино подразделения перешли на трехменную работу. С начала 1994 года планируется комплектовать часть этих «волг» четырехцилиндровыми шестнадцатиклапанными двигателями ЗМЗ — Заволжского моторного завода (ЗР, 1993, № 4). «Моторы будут, все идет по плану», — считает главный конструктор легковых автомобилей В. Носаков.

Расширяется семейство модификаций на базе-31029: помимо традиционных универсала (ГАЗ-31022) и санитарной, готовятся выпускать «Волгу»-пикап, а также фургон.

Узнав о трехменном режиме работы, я заинтересовался, как реагировали на приказ генерального директора заводчане, которым предстояло выходить в ночь. Недовольные, конечно, были. Однако большинство понимает, что такая работа сегодня — в их интересах.

Дело в том, что ГАЗ теперь — акционерное общество открытого типа с уставным капиталом 5,8 миллиарда рублей. Среди работников распределяются безвозмездные привилегированные и льготные акции (они продаются со скидкой 30% и в рассрочку на три года). Номинальная стоимость одной акции — 1000 рублей. После составления реестра акционеров, то есть поименного списка владельцев ценных бумаг, и оплаты стоимости льготных акций заводчане становятся собственниками. А приумножить собственность можно, только быстро откликнувшись на требования рынка, расторопно приспосабливая к ним свою продукцию. И вот — освоили грузо-пассажирскую модификацию ГАЗ-33073. На упрощенном шасси ГАЗ-66 (без лебедки, системы подкачки шин, второго бензобака) скомбинировали сельскохозяйственный самосвал ГАЗ-3531 с трехсторонней разгрузкой. Эта полноприводная машина с двухскатными задними колесами может перевозить 3,1 тонны груза. Так, опираясь на сложившееся производство, смогли дать потребителям машины с нужными качествами.

Куда более масштабная задача — освоить производство экономичных дизельных двигателей. В условиях нынешнего топливного кризиса это стало не просто актуально, но жизненно необходимо. Строительство завода дизельных моторов, которое много лет шло ни шатко ни валко, наконец завершено. Жалею,



В 1992 году на свет появился «универсал» [модель «31022»] на базе ГАЗ-31029.

ГАЗ-33027 грузоподъемностью 1,5 тонны должен найти первых покупателей в начале 1995 года.



тия для их производства в Нижнем Новгороде или других городах — на какие средства? Не на государственные же... Так что «номенклатурная дама» отнюдь не поможет решить экономические проблемы завода, как, впрочем, и унифицированные с ней более дешевые модели ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104. Поэтому даже не определен год их освоения.

«Ошибка в том, — говорил мне многие заводчане, занимающие самые разные

Цех производства сидений для легковых машин.



## ТЕХНИКА



Одни из опытных образцов грузовика на шасси ГАЗ-66 с дизелем воздушного охлаждения.



ГАЗ-66-21: увеличена деревянная платформа, усилены элементы — ведущие мосты, рама, рессоры.



ГАЗ-3531 с самосвальной платформой и гидравлическим подъемным устройством.



что не присутствовал 22 января на торжественном открытии корпуса автомобильных дизелей, когда собрали первый серийный двигатель. Велика была радость заводчан. Немудрено: ведь ценой немалых усилий удалось поднять производство. На площади 250 000 м<sup>2</sup> в 18 цехах установили 254 автоматические линии, а всего — 6 тысяч единиц оборудования. Монтажные работы выполняли только автозаводцы. Конечно, такую машину не запустить в одиночку, наладка оборудования продолжается. Не все ладится у металлургов и кузнецов, которые ведут заготовку деталей. Поэтому в цех сборки автомобилей дизельных моторов поступает пока немного (в феврале — 30). Здесь на третьем конвейере их устанавливают на грузовик новой модели ГАЗ-4301. «Мы отдали предпочтение дизелю воздушного охлаждения», — сказал Н. Пархоменко, главный конструктор двигателей. — По уровню шума, долговечности, топлив-

ГАЗ-33073 с V-образным бензиновым двигателем предназначен для перевозки 14 пассажиров.

Автомобиль - самосвал ГАЗ-4509 с дизелем. Он может работать с самосвальной прицепом ГКБ-8536 (автопоезд ГАЗ-6008).

ной экономичности он не уступает моторам с жидкостным охлаждением, зато превосходит их в надежности, простоте эксплуатации.

Куда короче, чем у дизеля, биография

новой полуторки ГАЗ-3302. Она ведет свой отсчет с 1991 года. Такой автомобиль сейчас позарез нужен в стране, и поняли это не только на ГАЗе: конкуренты на других заводах России разрабатывают подобные модели. Так что выйти на рынок первым — немаловажный фактор.

Если дизельный двигатель ГАЗ-4301 — базового грузовика — здесь разработали и освоили самостоятельно, то мотор для ГАЗ-3302 будет лицензионным — времени на разработку нет. С зарубежным партнером договорились, но кто он — пока коммерческая тайна. На развозные грузовики намечают устанавливать и новые шестнадцатиклапанные бензиновые двигатели ЗМЗ. Но, видимо, в 1994 году, когда дирекция начнет выкручивать руки начальникам производств и обяжет их сделать партию полуторок, двигатель придется поставить от старой «Волги» — уж больно все ждут такую машину. Вот и Министерство внутренних дел России активно сотрудничает с конструкторами ГАЗа в надежде получить новые милицейские фургоны хотя бы в 1995 году. А пока, как и «Волга» ГАЗ-3105, полуторка проходит испытания — дорожные, ресурсные. Только судьба у модели 3302, судется, будет счастливее.

К сожалению, объем статьи не позволяет рассказать обо всех изменениях, происходящих на заводе. Но снимки новых и модернизированных моделей, надеюсь, подтвердят, что ГАЗ, пусть



не так быстро, как хочется, не так то, о, как задумывалось, все же ищет своего покупателя, свои ниши на автомобильном рынке.

г. Н. Новгород

С. ДОРОФЕЕВ