

За рулем

ISSN 0321-4249

25—29 августа

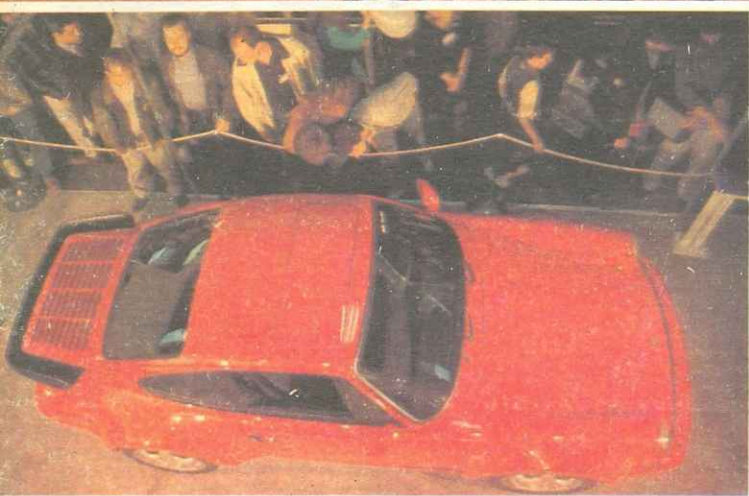
**в Москве,
в павильонах
бывшей
ВДНХ, —
2-й Междуна-
родный
автосалон —**

МИМС-93



В номере:

- Колеса из легких сплавов: прочность, элегантность, подспорье подвеске
- На частном грузовике за "длинным" рублем
- Вторая жизнь стартеров "жигулей"
- "Инди-500" собирает полмиллиона зрителей



Столица России хочет стать в один ряд с городами, где традиционно проходят крупные международные автосалоны

**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

7

Июль 1993

907 - 1/85

СОДЕРЖАНИЕ

Премьеры и примеры	2
ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ	
АМО ЗИЛ: грузовики на заказ	5
КОЛЕСО	8
ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ	
Такие легкие колеса	12
ЧАСТНЫЙ ГРУЗОВИК	
На чем делать деньги?	14
АВТОТУР	
О "зеленой карте"	16
НАША АНКЕТА	
ГАИ получила "неуд"	17
АВТОЗАРУБЕЖЬЕ	
Наука покупать	20
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ	
Ресурс терпения	22
ТЕХНИКА	
Классифицирует "За рулем"	24
"Шкода" — на европейском уровне	27
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА	
Кто запрещает правый руль, тот поступает мудро?	30
Обоюдная вина при езде без правил	32
АЗБУКА ВОДИТЕЛЯ	33
СЛОВО АДВОКАТУ	33
КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ	34
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ	35,37
РЕЙД "ЗА РУЛЕМ"	
Досмотр все же не обыск	36
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ	
"Голос" узнаете сразу	38
Умели же делать	39
Стартеру — вторую жизнь	40
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ	41
СВОИМИ СИЛАМИ	41
"Прихватило" поршень	43
Знакомство с газовыми приборами	44
Вы купили "Запорожец"	45
ПРОКОЛ	
Пустышка на глушителе	47
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ	48
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА	50
СПОРТ	
Старшая сестра королевы	51
МУЗЕЙ	
Каждому — по потребностям	54

ПРЕМЬЕРЫ И

Обложка этого номера «За рулем» как бы предваряет знаменательное событие в нашей автомобильной жизни — августовское «Мотор-шоу-93».

Новизна — смысл и основа любой выставки. Тем более международной автомобильной. Одни сверкают мировыми премьерами,

другие — европейскими. Но всегда это неведомые еще модели с неслыханными названиями.

Какие же машины откроет для российского автомобилиста вторая Московская международная автомобильная выставка? Важнейшие из них — перед вами. Одни лишь недавно дебютировали на

«ФИАТ-ЧИНКВЕЧЕНТО»

Маленький автомобиль для большого города пока знаком жителям России лишь заочно (ЗР, 1992, № 4). Теперь мы сможем прийти к стенду ФИАТа на свидание с этой итальянской моделью. Но это будет модификация не с двухцилиндровым мотором, как описанная ранее, а с четырехцилиндровым (903 см³, 41 л. с./30 кВт при 5500 об/мин). С ним машина стала на 25 кг тяжелее — снаряженная масса 700 кг. Наибольшая скорость — 140 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 18 с. Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 4,8; при 120 км/ч — 6,4; при условном городском цикле — 6,6.



«СИТРОЕН-КСАНТИЯ»

Наш журнал (1993, № 6) уже подробно знакомил читателей с новой французской моделью. Ее дебют на московской выставке — еще одна демонстрация успехов фирмы «Ситроен» на пути технического прогресса. Адаптивная гидропневматическая подвеска колес «Идрактив-2», «самоуправляемые» задние колеса, удачный дизайн делают «Мадемуазель Икс» реальной претенденткой на титул «Автомобиль 1994 года».

На снимке — «Ситроен-Ксантия-16V-VSX», самая мощная и быстроходная модель нового семейства.



«ВИЛЬЯМС-РЕНО»

Машина, на которой выигран чемпионат мира в формуле 1, заслуживает почетного места среди экспонатов любой автомобильной выставки. И Московский автосалон — не исключение. «Вильямс-FW14B» смог стать победителем 10 из 16 этапов чемпионата мира 1992 года благодаря таким техническим новшествам, как управляемая микропроцессором адаптивная подвеска колес, полуавтоматическая коробка передач, антибуковочная система. Но главной движущей силой на пути к успеху был мотор «Рено-RS4» с пневматическими клапанными пружинами, изменяемым в зависимости от режима работы сечением впускных патрубков, четыре клапана на цилиндр, электронный управление впрыском топлива и зажиганием. Он очень компактен и легок (137 кг).

Двигатель — бензиновый, с впрыском топлива. Число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 10—40—3500 см³. Мощность — 800 л. с./587 кВт при 14 500 об/мин. Наибольший крутящий момент — 420 Н·м.



Корпус — несущий, одноместный, выполненный из углепластика. Колесная база — 2940 мм.

Масса автомобиля, заправленного водой и маслом (без топлива и гонщика), — 505 кг. Наибольшая скорость — 325 км/ч. Время разгона с места до 200 км/ч — 5,0 с. Расход топлива — около 70 л/100 км.

ПРИМЕРЫ

салонах в Париже и Женеве, премьеры других состоялись раньше, но в нашу страну они прибывают впервые.

Не все мы смогли здесь предварительно показать. Есть фирмы, приготовившие посетителям сюрпризы. И «те самые» их автомобили пока — тайна. Замена

экспонатов в последний момент на более выигрышные — тоже из числа сюрпризов, и не таких уж редких в практике выставок. Меняются оценки рынка — в соответствии с ними корректируется и экспозиция.

Разумеется, невозможно построить всю выставку на премье-

рах. Она неизбежно демонстрирует и примеры машин, уже выпускаемых или недавно модернизированных, примеры базовых моделей, дополненных новыми модификациями. Обо всех мы стараемся рассказать в обзоре МИМС-93, когда она закончится. А сейчас — внимание премьерам!

Пробел между моделями «Джасты» и «Легаси» японская фирма «Субару» заполнила новой моделью «Импреза». Ее европейская премьера состоялась в марте 1993-го на Женевской выставке. Прошло всего несколько месяцев, и вот «Импреза» — экспонат Московского автосалона.

«Плоский» двигатель с оппозитно расположенными цилиндрами и вытянутые эллиптические блок-фары позволили заметно понизить капот и придать машине стремительную форму. Надувная подушка безопасности, тормоза с АБС, автоматическая трансмиссия, привод на все колеса — вот характерные особенности семейства «Импреза». Ниже в скобках приведены отличающиеся данные самой дорогой модификации.

Двигатель — бензиновый с впрыском топлива. Число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4—16—1493 (1994) см³. Мощность — 97 л.с./71 кВт (240 л.с./177 кВт) при 6000 об/мин.

Кузов — несущий, пятиместный. Компоновка — переднеприводная (полноприводная) с продольным расположением двигателя. Коробка передач — пятиступенчатая. База — 2520 мм. Габарит (длина, ширина, высота) — 4350×1690×1415 мм. Масса в снаряженном состоянии — 990 (1170) кг. Наибольшая скорость — 185 (200) км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 11,0 (6,5) с. Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 7,0; при 120 км/ч — 8,5 (9,0); при условном городском цикле — 10,5 (12,0).

«СУБАРУ-ИМПРЕЗА»



Его производство началось в январе. Официальная мировая премьера состоялась в марте на Женевском салоне. Имя новому семейству избрал компьютер, но корень его — от слова «монд» (по-французски — мир, свет). «Мондео» в самом деле мировой автомобиль: он расчитан не только на европейский рынок, где должен стать основным «кормильцем» «Форда», но и на американский, и австралийский. А поскольку машина будет экспонироваться на МИМС-93, можно надеяться, и на российский.

Новая переднеприводная модель среднего класса пришла на смену заднеприводной «Сьерре», выпускавшейся 10 лет. Ее конкуренты — также сравнительно новые машины, успевшие стать популярными: «Опель-Вектра», «Фольксваген-Пассат», БМВ 3-й серии, «Ниссан-Примера», «Тойота-Карина». В споре с

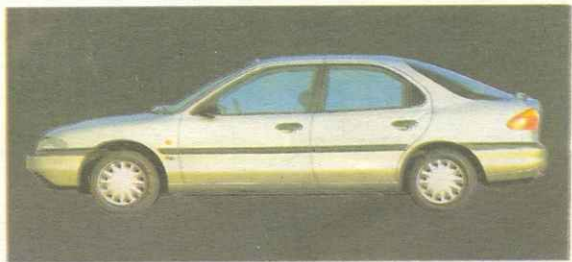
ними аргументы «Форда» — доступные цены, мощная сервисная сеть по всему миру, наконец, просто свежесть восприятия машины.

У «Мондео» — надувные подушки безопасности для водителя и его соседа, гидравлические толкатели клапанов, независимая подвеска всех колес, АБС в приводе тормозов. Предусмотрены 32 модификации нового «Форда», которые образованы комбинациями трех типов кузовов, четырех разновидностей двигателей (включая и дизель), трансмиссией с приводом на передние или на все колеса, различными вариантами оборудования.

Изобразженный здесь «Форд-Мондео-GLX-2,0i» имеет следующую характеристику.

Двигатель — бензиновый, с впрыском топлива. Число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4—16—1988 см³. Мощ-

«ФОРД-МОНДЕО»



ность — 136 л.с./100 кВт при 6000 об/мин. Наибольший крутящий момент — 180 Н·м при 4000 об/мин. Коробка передач — механическая пятиступенчатая.

Кузов — несущий, пятиместный. База — 2704 мм. Габарит (длина, ширина, высота) —

4481×1749×1428 мм. Масса в снаряженном состоянии — 1235 кг. Наибольшая скорость — 204 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 9,5 с. Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 6,3; при 120 км/ч — 7,8; при условном городском цикле — 11,2.



«Роллс-Ройс», — «Сильвер Спар Туринг лимузин» (на фото) с кузовом специализированной фирмы «Маллинер-Парк-Уорд». Он оборудован стеклянной перегородкой за спинкой переднего сиденья, кондиционером, сотовым телефоном и подогреваемыми сиденьями. У машины — адаптивная подвеска колес, управляемая микропроцессором, как на автомобилях формулы 1.

Основные характеристики модели «Сильвер Спар Туринг лимузин» таковы. Двигатель — бензиновый с впрыском топлива. Число цилиндров, клапанов и ра-

бочий объем — 8—16—6750 см³. Номинальную мощность и крутящий момент фирма традиционно не сообщает.

Кузов — несущий, шестиместный; компоновка — классическая. Коробка передач — гидромеханическая четырехступенчатая с электронным управлением. База — 3770 мм. Габарит (длина, ширина, высота) — 5980×1835×1535 мм. Снаряженная масса — 2640 кг. Наибольшая скорость — 200 км/ч. Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 12,0; при 120 км/ч — 14,0; при условном городском цикле — 27,0.

Машины этой марки хорошо известны в России, хотя последний раз они экспонировались у нас 80 лет назад, в мае 1913 года на IV Международной автомобильной выставке в Петербурге. «Роллс-Ройсами» пользовались Николай II, В. И. Ленин, И. В. Сталин, К. Е. Во-

рошилов, Л. И. Брежнев. Машины эти славятся долговечностью и надежностью. С 1904 года, когда была основана фирма, ею выпущено 117 тысяч представительских автомобилей, из которых две трети — на ходу.

Топ-модель, «вершинная» в производственной программе

«ПОНТИАК-БОННЕВИЛЬ»



табельный, очень долговечный и снабженный весьма «гибким» двигателем. В отличие от унифицированных с ним двойников из «Дженерал моторс» — «Олдсмобила-98» и «Бюика-Ле Сейбр», у него более спортивный характер, что и подчеркнуто специфическим именем.

Изображенный здесь «Понтиак-Бонневиль-SSE1» характеризуется такими данными. Двигатель — V-образный бензиновый с впрыском топлива и объемным нагнетателем. Число цилиндров, число клапанов и рабочий объем — 6—12—3791 см³, мощность — 208 л. с./153 кВт

при 4400 об/мин. Наибольший крутящий момент — 353 Н·м при 2800 об/мин. Коробка передач — гидромеханическая четырехступенчатая с электронным управлением.

Кузов — несущий, шестиместный. Компоновка — поперечно расположенный силовой агрегат, приводящий передние колеса. База — 2815 мм. Габарит (длина, ширина, высота) — 5110×1890×1415 мм. Масса в снаряженном состоянии — 1670 кг. Наибольшая скорость — 200 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 10 с. Расход топлива — 10—18 л/100 км.

Бонневильское солончаковое плато в американском штате Юта известно всем. Там за последние полвека были установлены почти все мировые рекорды скорости на автомобиле. «Бонневиль» — так называется одно из шести семейств, вы-

пускаемых концерном «Дженерал моторс» под маркой «Понтиак» в количестве более полу-миллиона в год.

«Понтиак-Бонневиль» — типичный американский современный автомобиль: переднеприводный, просторный и комфор-

«РЕЙНДЖ-РОВЕР»



В конце 1992 года он существенно преобразился — появилась особо престижная длинноразная модель (LWB) с новым двигателем и подвеской колес. Подвеска на четырех пневмо-баллонах (!) с электронным управлением параметрами жесткости обеспечивает недостижимые для обычной пружинной подвески плавность, держание дороги, шумо- и виброизоляция. В зависимости от режимов движения высота кузова машины относительно колес может ступенчато изменяться в пределах 130 мм. Весьма соблазнительно, имея в виду российские дорожные условия.

На снимке представлен «Рейндж-Ровер-LSE».

Двигатель — бензиновый с системой впрыска топлива и гидравлическими толкателями. Число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 8—16—4273 см³.

Мощность — 203 л. с./149 кВт при 4850 об/мин. Максимальный крутящий момент — 340 Н·м при 3250 об/мин.

Кузов — пятиместный, пятидверный, типа «универсал» из стальных и алюминиевых панелей на лонжеронной раме. Коробка передач — автоматическая четырехступенчатая. Раздаточная коробка — двухступенчатая с цепью Морзе и вискоумфтой в качестве межосевого дифференциала. База — 2743 мм. Габарит (длина, ширина, высота) — 4648×1813×1705 мм. Минимальный дорожный просвет — 204 мм. Масса в снаряженном состоянии — 2150 кг. Наибольшая скорость — 180 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 11,3 с. Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 11,7; при 120 км/ч — 15,1; при условном городском цикле — 21,6.

Полноприводные машины этой марки выпускаются с июня 1970 года и все еще пользуются

устойчивым спросом. Среди экспонатов выставки — модернизированный «Рейндж-Ровер».

