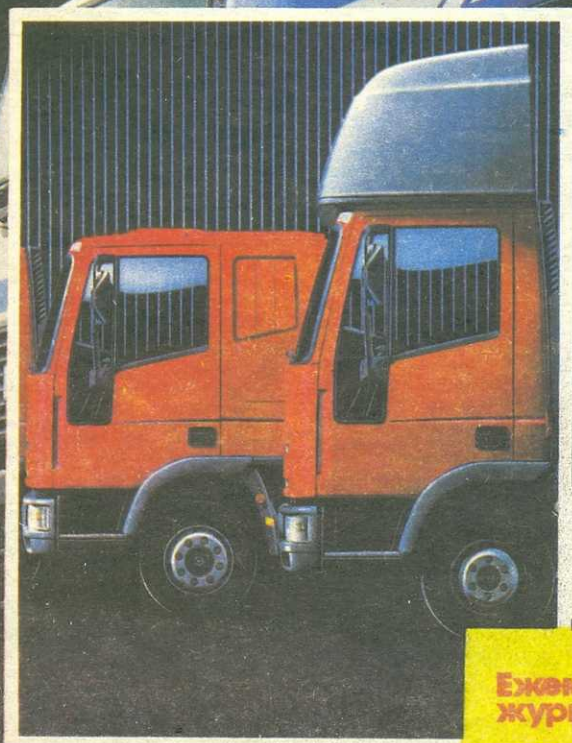


За рулем

В НОМЕРЕ:

- За воротами Московской таможни: что ждет Вас при оформлении зарубежного автомобиля
- Модели класса "микро". Прошлое, настоящее, будущее



Все больше зарубежных фирм предлагает нам свое сотрудничество в производстве грузовиков

Ежемесячный журнал для автомобилистов

10

Октябрь 1993

ЗАТЯНУВШАЯСЯ

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ	
Затянувшаяся партия	2
ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ	
От «Мерседеса» до «Урала»	4
ТЕХНИКА	
Прицепы на любой вкус	7
На равных со здоровыми	24
На маршрут выходит «Скания»	25
Класс «микро»	27
ИВЕКО до конца века	30
КОЛЕСО	8
РЫНОК	
Почем запчасти?	10
Не так страшен черт...	40
Победители Лотереи-93	12
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА	13, 14
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ	
Пока терплю	16
БЫЛОЕ	
Жаркие пески Каракумов	18
ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ	
Коммутаторы из Тирасполя	21
ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА	
Какой он, «каблучок»?	22
ТЕСТ	
Автосторож стал бдительнее	26
Почем километр?	52
ПИСЬМА	31
РЕЙД «ЗА РУЛЕМ»	
Реклама против безопасности	32
АВТОЗАРУБЕЖЬЕ	
Комиссар Жемайтис попал в десятку	34
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ	36, 53
КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ	
История одного задержания	37
ПРАВОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ	
Из рук в руки	38
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ	
Прощу объяснить	42
Регулируем главную передачу	43
«Лена» охлаждает	44
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ	45, 46
СВОИМИ СИЛАМИ	45, 46
Чем оснастить мастерскую	47
КБ ЧИТАТЕЛЕЙ	49
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ	50
Из коллекции журнала «За рулем»	54

Автомобили, как и люди, имеют свою судьбу. А она не всегда бывает справедлива. У хорошей машины «Ока» судьба не задалась даже не с рождения — с зачатия. С тех пор прошел добрый десяток лет...

Еще в начале 80-х на Серпуховском мотозаводе (СМЗ) стали подумывать о замене мотоколяски СЗД более современной моделью. Мотоколяска, которую начали делать в 1970 году, вызвала немало нареканий у инвалидов. Опытный образец новой машины родился довольно быстро. Не мудрствуя лукаво, ей присвоили ближайшее географическое (речное) наименование — «Ока». Так был сделан ход е2—е4 в этой партии. А ее развитие и продолжительность тогда вряд ли кто-нибудь предвидел...

Вначале убедились, что в Серпухове нет производственных мощностей для выпуска новой «инвалидки». Приступили к реконструкции завода. А чтобы быстрее довести саму машину, тогдашний министр автомобильной промышленности приказал заняться этим делом ВАЗу. Министром был Виктор Николаевич Поляков — первый директор ВАЗа, и его уверенность в творческом потенциале родного завода вполне объяснима. Так «Проект «Ока» попал на берега Волги. Похоже, это был счастливый поворот в судьбе — тонко разыгранная «защита Николаевича».

В Тольятти получили задание доработать инвалидный микролитражный автомобиль, предназначенный для производства на СМЗ. Известно: чем переделывать — лучше делать наново. Причина не в авторском самолюбии (правда, и без него не обошлось). Машина для инвалида должна обладать специфическими чертами, но в первооснове это все же автомобиль. Вазовцы сработали профессионально: как говорят в таких случаях, результат превзошел ожидания.

За какие же достоинства «Ока» заслужила этот комплимент? Прежде всего — за компоновку. В крохотной машине четверо могут ехать с достаточным комфортом. Грузить в нее и везти такую громоздкую вещь, как, скажем, телевизор, удобнее и проще, чем в ВАЗ-2109. Трехдверный кузов весьма жесткий — ему несвойственно растрескивание стоек, известных случаи, когда даже после переворота на крышу при аварии не деформировались дверные проемы. Развесовка по осям, соотношение массы автомобиля и мощности его двигателя обеспечили «Оке», букшке на крохотных колесиках, достаточную хорошую проходимость.

Нетерпение было велико, и первые публикации в газетах появились задолго до принятия окончательных решений о производстве. Кто-то из коллег, услышав краем уха, что «Оку» проектировали молодые специалисты, назвал ее молодежным автомобилем, намекая на относительно небольшую цену.

Теперь выяснилось, что мозговой центр отрасли, определявший, сколько и каких автомобилей следует делать, не балоуал вниманием целый класс машин — особо малый. Оказалось, и на них есть спрос, да преобладающий. Кроме того, стала очевидна задержка с реконструкцией СМЗ. И наконец подоспело партийно-правительствен-



Три «Оки» с трех заводов.

ное постановление (которое по счету?) о производстве товаров народного потребления: безотносительно к профилю предприятия зарплата его работников ставилась в прямую зависимость от выпуска «ширпотреба».

Перечисленные факторы послужили основанием для сильного хода конем — появления летом 1986 года в недрах Минавтопрома нового документа. Согласно ему микролитражку должны были выпускать одновременно на трех предприятиях — ВАЗе, КамАЗе и СеАЗе. Так в «гроссмейстерской» партии было разыграно старосоветское начало.

Причем двум первым заводам предписывалось освоить производство за счет внутренних резервов. В Тольятти наметили делать машины комплектации «люкс», в Челнах — «стандарт» и в Серпухове — специальные для инвалидов. Внутриотраслевая кооперация ориентировала вазовцев на производство двигателя и коробки передач, камазовцев — на кузов и детали ходовой части, серпуховчанам надлежало оборудовать уже готовые машины ручным управлением. Количественно эта программа была «грандиозной»: 20 000+20 000+10 000 автомобилей в год соответственно.

Минавтопром осторожничал: внутренние резервы, нет точной оценки спроса, бюджет отрасли на пределе. Действительно, в оценке спроса единства не было; некоторые замахивались аж на 900 тысяч машин в год. Обосновывали тем, что во всех странах автомобилизация начиналась именно с маленькой, упрощенной, дешевой и доступной модели. Но если уж ссылаться на «зарубеж», то микролитражка там сегодня — машина не только для бедных, поскольку чаще она — вторая в семье. Однако помимо достоинств...

У таких конструкций, как правило, меньший ресурс. И выработается он тем скорее, чем большая нагрузка падает на автомобиль. А если он единственный в



семье, да на все случаи жизни, как обычно у нас? Недаром в Тольятти, например, мне дали куда более умеренную оценку спросу — 150 тысяч в год. Почему именно столько? Возможно, потому, что мировой опыт говорит об экономической целесообразности программы не менее 150—200 тысяч автомобилей в год.

Кооперация и выпуск деталей для одной модели на разных заводах — идея не новая. Но когда такую канитель затевают для программы всего в 50 тысяч, надуманность принятого решения становится очевидной. Заметим, что ни один из членов триумвирата на плановый уровень не вышел — суммарный выпуск «Оки» в прошлом году составил 6898 штук. Словом, дебютная стадия затянулась.

Тех, кто все еще мечтает о маленьком и недорогом автомобиле, наверняка обескуражили два сообщения в июле (когда готовился этот материал): о том, что «Ока» стала стоить почти 2,3 миллиона и что ВАЗ сворачивает ее производство. Судьба машинки вправду оказалась нелегкой. Что же случилось? Рассмотрим расположение тяжелых фигур на поле.

По сути, вся продукция ВАЗа — это машины одного класса. Микроавтомобиль выпускают в «игрушечных» объемах (в этом году — 5 тысяч штук), но он серьезно мешает основному производству. Территория завода уплотнена до предела, и это в известной степени задерживает освоение других перспективных моделей. Так что стремление тольяттинцев избавиться от ВАЗ-1111 вполне обоснованно. Не вздыхайте разочарованно: в приказе сказано не «свернуть», а «передать» производство — своевременная рокировка! А пока участки, где производятся детали «Оки», работают в три смены — так ВАЗ помогает КамАЗу. Страшный апрельский пожар на заводе двигателей в Набережных Челнах, к счастью, не задел производство микролитражки. Погорельцам нужны деньги, и доход от ее продажи стал неплохим подспорьем.

Завод микролитражных автомобилей (ЗМА) — один из 19 заводов КамАЗа.

Организационно он акционерное общество, самостоятельная единица («большого» АО «КамАЗ») и работает на договорных отношениях с остальными его заводами. Территориально он размещен в корпусе автосборочного завода. Для общей программы «Оки» изготавливает узлы шасси: амортизаторы, стойки, рулевой механизм, рычаг задней подвески, тормоза. Другие заводы выпускают пластмассовые детали — передний и задний бамперы, решетку радиатора, панель приборов. Первоначальный план на этот год — 7 тысяч машин, но в связи с пожаром есть намерение сделать побольше, хотя бы тысяч десять.

Вернемся в Серпухов, на родные берега «Оки». В новом корпусе уже движутся по конвейеру кузова, сваренные и окрашенные в Тольятти. Здесь, на СеАЗе их комплектуют и планируют до конца года собрать 4 тысячи машин; еще 2 тысячи поступят сюда готовыми. На Оке волжская продукция получит спецоборудование для инвалидов. (Об этих усилиях серпуховчан вы прочтете в одном из ближайших номеров журнала.) Кстати, помимо деталей ручного управления, здесь штампуют 45 мелких кузовных деталей для общей программы «Оки».

В 1986 году, когда вышел приказ о тройственном союзе вокруг одной микролитражки, бывший Серпуховский мотозавод вошел в состав «АвтоВАЗа» и из СМЗ превратился в СеАЗ. Но и это партнерство не помогло ускорить реконструкцию предприятия. Сопrotивлялись прежние власти, не хватало строительных мощностей, остаточным было финансирование. Ситуация стала меняться по мере того, как в Тольятти крепла идея передать производство ВАЗ-1111 в Серпухов полностью — так сказать, выиграть качество. Существующий проект предполагает выпускать 30 тысяч машин в год с перспективой быстрого развития до 50 тысяч. Конвейер для сборки «Оки» на СеАЗе уже работает, пока на временных площадях. Когда будет готов новый корпус, в него перевезут и конвейер с ВАЗа, и этот. Завершается монтаж оборудования в цехе окраски: он вступит в строй в конце нынешнего — начале следующего года. Освобождают помещение старого механического цеха — под сварочное оборудование. Если не будет отклонений от графика, здесь начнут работать в I квартале 1994 года. Однако планы серпуховчан простираются дальше.

Дело в том, что сейчас СеАЗ получает кузовные штамповки из Тольятти. Издержки на доставку в Серпухов слишком велики, а чтобы от них избавиться, надо построить собственный прессовый цех. Возможно, удастся найти для этого средства, но оснастить цех может единственный на всю Россию завод тяжелых прессов в Воронеже. Говорят, портфель заказов у него — чуть не на пять лет. Серпуховчане надеются, что правительство проникнется важностью задачи и подбросит валютный кредит. Ищут также возможности штамповать детали на других заводах, поближе к Серпухову... Ищут не без успеха.

Согласен, многие статьи такого рода средины «рыданью в жилетку», так и приглашают посочувствовать. Тяжело нынче всем, но когда говорят «не без успеха» — значит, не все так беспроблемно и патовая ситуация не наступила.

Важно желание самим выбираться из трудностей, а не только уповать на прави-

тельственную поддержку. В таком желании виден новый стиль хозяйствования. Виден пока слабо. Но как мы узнали, СеАЗ настойчиво ищет партнеров и по другим технологическим направлениям: ведь из Тольятти хотят вывести не только сборку, но и агрегатное производство. Главная надежда — на соседние конверсионные предприятия, причем необходимы только производственные площади и рабочие руки — оборудование передат ВАЗ. Эффективный проход пешки в ферзи?

Когда новая схема заработает, ВАЗ начнет обретать черты современной автомобильной корпорации. Судите сами: единый капитал, инженерный центр, определяющий техническую политику и разрабатывающий новые модели, единое производство некоторых комплектующих и несколько заводов, включая СеАЗ, выпускающих модели разных классов.

На КамАЗе — аналогичная тенденция развития, но более локальная. Готов новый корпус завода микролитражных автомобилей, где завершаются монтаж и отладка оборудования. В конце нынешнего года сюда переведут сборку, а в следующем развернется полный цикл производства: сварка, окраска кузовов, сборка автомобилей. Расчетная мощность завода — 40 тысяч, перспектива — 50—60 тысяч машин в год. Плюс 75 тысяч комплектов для Серпухова. Что касается технической политики, то в Челнах рассчитывают на дальнейшее сотрудничество с ВАЗом.

Кажется, фигуры вот-вот займут активную позицию и затянувшийся дебют перейдет, наконец, в миттельшпиль. В переводе с языка шахмат на язык цифр это означает, что в ближайшем будущем можно надеяться на суммарный выпуск 70, впоследствии 110 тысяч микролитражек «Ока» на двух заводах — в Набережных Челнах и Серпухове. Это, конечно, больше, чем первоначально объявленные, но так и не достигнутые 50 тысяч, но явно меньше реальной потребности. Сегодня идет становление двух небольших, но все более самостоятельных автомобильных заводов. Насколько оправдает себя такая схема, родившаяся из искусственного, экономически абсурдного триумвирата, — покажет время.

Внимательный читатель может воскликнуть: «Как же так! А ЕлАЗ, где намечали выпускать 900 тысяч машин ВАЗ-1121, являющихся развитием «Оки»? Вот на чьи плечи ляжет автомобилизация России!» Когда готовился этот материал, мне довелось беседовать с руководителями разных уровней и на Вазе, и на КамАЗе, и на СеАЗе. В силу своего положения все они — реалисты. Практики автомобильного дела, приводя каждый свои аргументы, убеждали в несостоятельности елабужского проекта. Конечно, говорили они, журавль в небе — неплохо. Но на сегодняшний день синица в руках — это 15 тысяч микролитражек в 1993 году и, дай Бог, 70 тысяч в 1995-м.

О том, что произошло в судьбе ЕлАЗа за последний год, мы постараемся рассказать в одном из первых номеров «За рулем» будущего 1994 года.

А. СОЛОПОВ

Серпухов — Тольятти — Набережные Челны

Фото А. Гуревича