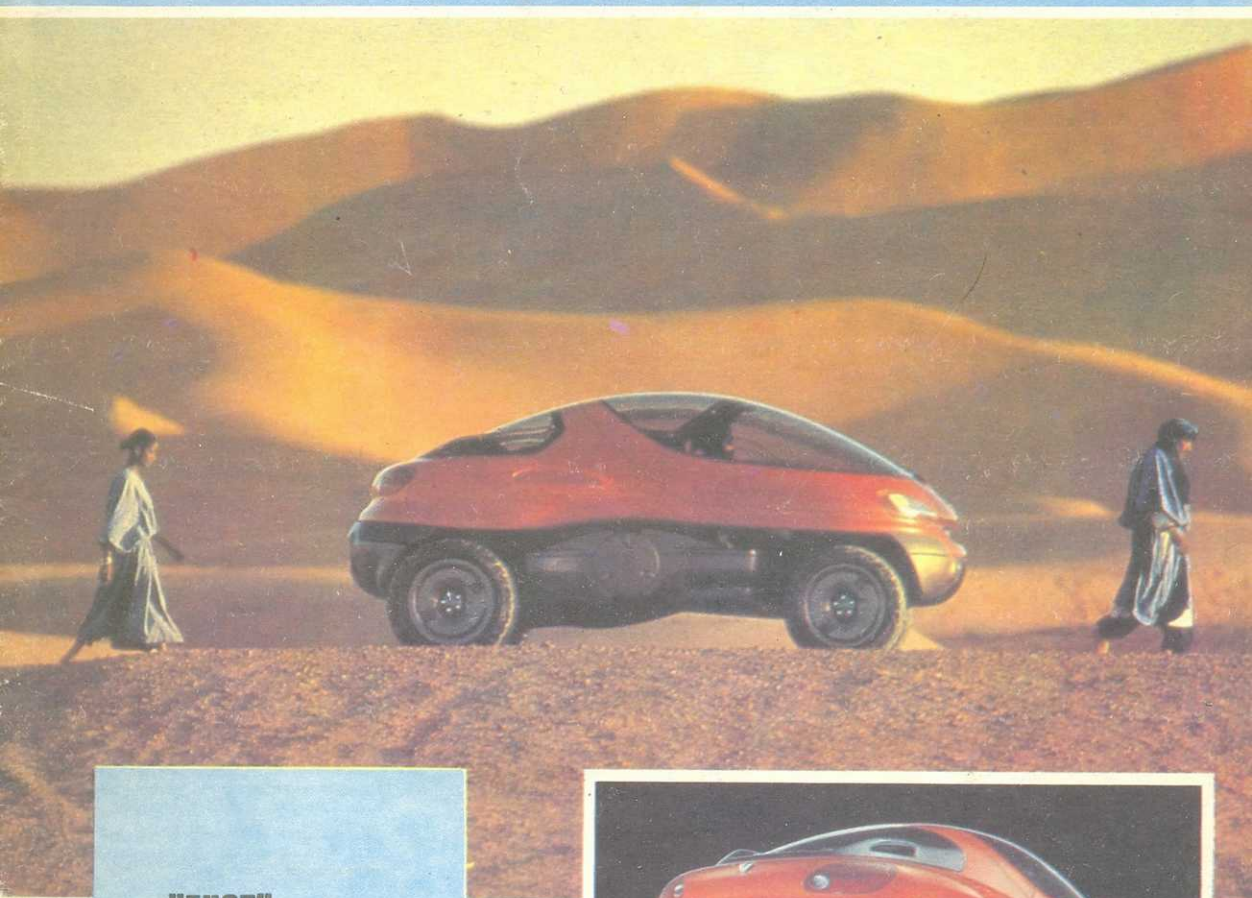


# За рулем



**"ЕНОТ"  
В ПУСТЫНЕ...  
ЗАЧЕМ НУЖНА  
ТАКАЯ МАШИНА?**

**Фирма "Рено"  
разрабатывает  
легковые  
автомобили  
XXI века...**



**Ежемесячный  
журнал для автомобилистов**



**Ноябрь 1993**

## СОДЕРЖАНИЕ

Наш потенциал огромен	2
<b>ТЕХНИКА</b>	
Запорожский фейерверк	4
Немного статистики	5
<b>КОЛЕСО</b>	6,8
<b>СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА</b>	11
<b>ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ</b>	
Каша, которой можно испортить масло	12
<b>ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ</b>	
«Дазву» — далекий?	14
<b>НАШЕ ЗНАКОМСТВО</b>	
«С220»: большой, но компактный	16
<b>БЫЛОЕ</b>	
Третья Сталинская премия	19
<b>АВТОЗАРУБЕЖЬЕ</b>	
«Такси свободен, прошу садиться!»	20
<b>РЫНОК</b>	
«Лада» для миллионера	22
Шанхайский вариант	23
<b>ЧАСТНЫЙ ГРУЗОВИК</b>	
Дело прибыльное	24
Российские впечатления джентльмена из «Гардиан»	26
<b>ПОИСКИ, ИДЕИ, РАЗРАБОТКИ</b>	
«Рено» смотрит вперед	27
Схема дороги Москва—Челябинск	30
ЧЕЛКАМ НА ДОМУ	33,45
<b>ПРАВОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ</b>	
Вину надо доказать	34
<b>ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА</b>	
Печальные проценты	35
Новые документы водителя	37
<b>ВМЕСТО МОНТИРОВКИ</b>	
Газовая защита	36
<b>КЛУБ АВТОЛУБИТЕЛЕЙ</b>	
Если ездить зимой	38
Прошу объяснить	39
Глаза боятся, а руки делают	40
В «Москвиче» тепло	41
Семь советов по «Запорожцу»	42
Регулируем главную передачу	42
<b>СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ</b>	43
<b>СВОИМИ СИЛАМИ</b>	43
<b>ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА</b>	
Мой трудяга УАЗ	46
<b>НАШЕ ДОСЬЕ</b>	
«Кив»	47
<b>ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ</b>	48
Маленькие — не игрушечные	50
<b>СПОРТ</b>	
Счастливого воскресенье	52
Из коллекции «За рулем»	54

# НАШ ПОТЕНЦИАЛ ОГРОМЕН



**Волжский автомобильный завод — лидер нашего автомобилестроения. Он стал акционерным обществом, располагает разветвленной структурой связанных с ним предприятий, успешно реализует экспортную программу. Какой дорогой нынче идет ВАЗ, какие трудности преодолевает в пути — этому посвящена беседа с его Генеральным директором В. КАДАННИКОВЫМ.**

— Владимир Васильевич, за последние месяцы вы неоднократно встречались с Президентом России Б. Н. Ельциным. Какие проблемы вы с ним обсуждали?

— На первой встрече, носившей неформальный характер, группа директоров крупных предприятий обсуждала с Борисом Николаевичем общие экономические вопросы, состояние промышленности России. Поскольку ВАЗ находился в тяжелом финансовом положении, вызванном инфляцией и срывами поставок от смежников, я поднял вопрос о так называемом коротком кредитовании нашего акционерного общества. Президент дал правительству соответствующие поручения.

Вторая встреча проходила в Кремле, и там я обратил внимание Президента на две проблемы, чрезвычайно актуальные для ВАЗа. Одна из них — подготовка производства автомобилей семейства ВАЗ-2110. Ее пришлось приостановить ввиду состояния наших финансов, о котором я уже докладывал Президенту. Мы немало вложили в эту подготовку, но теперь, чтобы развивать намеченную программу, необходимо использовать часть средств, предназначенных для текущего производства. А такой шаг, как вы понимаете, очень опасен для «здоровья» нашего акционерного общества.

Другая проблема — увеличение выпуска автомобилей «Ока» для инвалидов. В недавнем прошлом спрос на такие машины удовлетворялся поставками «запорожцев» и мотоколясок СЗД. Сейчас в силу обстоятельств, пусть объективных, заявки Министерства социальной защиты России не выполняются и на треть.

Попросили предоставить государственные кредиты, чтобы за четыре года организовать изготовление «Оки» на СеАЗе — 50 тысяч автомобилей в год. Тогда не только решим задачу большого социального значения, но и переведем в Серпухов все производство, связанное с «Окой», а в Тольятти высвободим кое-какие площади.

Президент поддержал эту программу и поручил правительству рассмотреть подготовленные нами документы для ее реализации. Будем работать.

— А как обстоят дела с новым автобасовым заводом? Весть о намерении его построить оказалась весьма неожиданной...

— Пока проект не был одобрен советом директоров АО «АвтоВАЗ», мы, естественно, держали его в секрете. Поймите, предприятие слишком серьезное, необходима полная уверенность в финансовом механизме его осуществления. Создание «Всероссийского автомобильного альянса» — акционерной компании, реализующей проект, такую уверенность дало. Поэтому в сентябре мы обнародовали планы расширения ВАЗа.

— Пожалуйста, напомните читателям их главные этапы.

— Первый — освоение модели ВАЗ-2110 на одной из ниток существующего главного конвейера. Одновременно сборка ВАЗ-2106 «переедет» (к 1996 году) в новый корпус, относительно небольшой, по сколько производство «ноль шестой» сократим с 220 до 100 тысяч в год. Решили, что выгоднее сохранить его в уменьшенном объеме, пока на внутреннем рынке есть спрос и на эту модель.

Вторая задача еще масштабнее и сложнее: создать на новой площадке производственные мощности (проще говоря, завод) для выпуска 300 тысяч машин совершенно новой модели — ВАЗ-1116. А теперь небольшой подсчет: на существующем заводе станем выпускать вместо 220 тысяч машин ВАЗ-2106 250 тысяч модели -2110 — это плюс тридцать тысяч. Прибавьте 100 тысяч «ноль шестых» из нового корпуса и, наконец, 300 тысяч совершенно новых моделей с нового завода.

— Впечатляющая цель. А «Всероссийский автомобильный альянс» — инструмент для ее достижения?

— Вот именно. Его уставный капитал (10 миллиардов рублей) составили «АвтоВАЗ» (25%), «ЛогоВАЗ» и швейцарская фирма «Форос» — по 15%, столько же — Фонд федерального имущества. Есть и другие учредители. Ну, а главные средства для инвестирования рассчитываем получить от продажи ценных бумаг «Альянса», защищенных от инфляции. Стоимость каждой — от 10 тысяч до 1 миллиона рублей, а собрать надо на всю стройку ни много ни мало 3 триллиона.

— Сумма под стать нынешним ценам. Наверное, и новая «шестидцатая» модель будет баснословно дорога?

— Надеемся, относительно дешевле, чем нынешние «восьмые» и «девятые». Ведь

Окончание на стр. 10

**H HONDA***Progress with Distinction.*

# НАДЕЖНОСТЬ, СТАВШАЯ ЛЕГЕНДОЙ.



«Не человек для машины, а машина для человека», — из этого принципа исходят создатели автомобилей марки **HONDA**. И этот принцип воплощен в действии.

Надежность — качество, особо выделяющее эти автомобили. Обычно стоимость автомобиля для владельца растет с годами при учете всех затрат на эксплуатацию, топливо, ремонт — у разных автомобилей по-разному, но всегда растет. Преимущества автомобилей **HONDA** в этом смысле очевидны: их стоимость практически не изменяется в течение 5—6 лет. Статистика ставит автомобили **HONDA** на первое место по надежности в США. Это же подтверждают свидетельства пока еще немногочисленных отечественных владельцев автомобилей этой марки.

Характерные черты конструкции новой модели **HONDA Civic Sedan** — клиновидная форма кузова, передний привод, поперечное расположение

силового агрегата, пятиступенчатая механическая коробка передач и независимая подвеска. Максимальная скорость — 215 км/ч. Автомобиль приспособлен к отечественному топливу.

**Civic** — удивительно красивый, легко узнаваемый в потоке прочих иномарок седан малого бизнес-класса, оснащенный редким для этого класса комплектом оборудования: электроуправление зеркалами и стеклоподъемниками, солнечный люк, центральный замок, кондиционер. По комфорту, плавности хода на сложных дорогах и характеристикам двигателя **Civic** существенно превосходит европейских и японских представителей этого класса.

Убедиться в этих и многих других достоинствах автомобилей **HONDA** Вы сможете посетив автосалон АО «АОЯМА МОТОРС» — официального дистрибутора **HONDA MOTOR Co, Ltd.** в России.

**ЛОГОВАЗ**  
представляет

АО «Аояма Моторс» — официальный дистрибутор **HONDA MOTOR Co, Ltd.**  
Салон **HONDA МОСКВА-АОЯМА**

Москва, Садовое кольцо, Курский вокзал. Магазин «Людмила». Ул. Земляной Вал., д 41/2. Тел.: (095) 297-41-28.



## ЗАПОРОЖСКИЙ ФЕЙЕРВЕРК

Целым залпом новых моделей и вариантов отметил свое 130-летие Запорожский автомобильный завод с давними традициями ныне стал крупнейшим по объему производства среди автомобильных предприятий Украины (напомним: здесь действуют также КраЗ, ЛАЗ, ЛуАЗ и другие). Историю свою он ведет с 1863 года, когда немецкий предприниматель А. Копп наладил в Александровске (так назывался город до 1921 года) изготовление сельскохозяйственных орудий и машин. Дело приобрело размах: в 1912 году был отмечен своеобразный рекорд — сборка стотысячной жатки.

А через девять лет из ворот бывшего завода Коппа и Унгера вышел первый... «Запорожец». Правда, это был трехколесный трактор. Но его производство не получило развития: здесь продолжали делать сельхозмашины, причем с 1930 года — наиболее сложные, комбайны. Ну, а завод стал называться в духе времени — «Коммунар».

В 1958-м к этому названию добавились слова «Запорожский автомобильный», завод перепрофилировали на производство микролитражек. Первый серийный ЗАЗ-965 сошел с конвейера в сентябре 1960 года.

Дела минувших дней, хотя нет-нет

да и мелькнет еще тот неумирающий «Запорожец». Но в моде нынче другие машины — переднеприводные «таврии». Базовую, с кузовом «хэтчбек» читатели уже неплохо знают. А за последнее время конструкторы ЗАЗа разработали целый ряд интересных, с точки зрения потребителя, модификаций (опытные образцы), которые впервые были широко показаны в этом году. Вариации на тему «Таврии» весной можно было увидеть в Киеве, на выставке «Автомобилестроение Украины»-93, а летом — в Москве, на Первом Российском автомобильном салоне.

Киевляне с изумлением рассматривали перспективную модель ЗАЗ-1106 (ориентир для серийного выпуска — 1998 год). Правда, пока на выставке стоял выполненный в натуральную величину пластилиновый макет. Наш журнал его представлял читателям (ЗР, 1992, № 3).

В числе серийных образцов «Таврии» была основная модификация ЗАЗ-110216, выпускаемая с 1992 года, а также ЗАЗ-11021 в исполнении «люкс». У последней — новая, более современная панель приборов, рулевое колесо с четырьмя спицами, ремни безопасности как у передних, так и у задних сидений.

Обе машины — с трехдверными кузовами типа «хэтчбек», хорошо нам знакомыми.

Зато все еще в новинку ЗАЗ-11024 с остроумно задуманным кузовом «универсал» (ЗР, 1992, № 8). В его основе — тот же хэтчбек, а третья дверь сделана, если так можно выразиться, «горбатой», так что задняя стенка кузова стала почти отвесной, и это позволило несколько увеличить объем грузового отсека. Очень практичное решение, идею которого приписывают В. Стещенко, много лет работавшему главным конструктором ЗАЗа. Кстати, за рубежом такие решения еще не встречались. Выпуск этой разновидности «Таврии» малыми партиями начал в 1991 году. Она тяжелее хэтчбека всего на 33 кг.

Излишне говорить, сколь дефицитны в нашем транспортном хозяйстве легкие пикапы и «развозные» фургоны. Заслуживает похвалы инициатива конструкторов, спроектировавших пикап ЗАЗ-1305 и на его базе — фургон ЗАЗ-110251 с высокой крышей (наподобие ижевского «каблучка»). Пикап рассчитан на перевозку 300 килограммов груза. Открытая грузовая платформа не делает несущий кузов прочней и жестче (нет панели крыши и стоек, замыкающих его силовую схему), поэтому пришлось ввести различные усилители, бруссы. В результате снаряженная масса пикапа возросла до 780 кг (против 727 у базовой модели). Еще одна грузовая модификация — шасси ЗАЗ-1306. У него сохранена передняя половина базовой модели, а задняя часть со вспомогательной рамой несколько удлинена в расчете на установку различных специализированных кузовов: цельнометаллической платформы, изотермического фургона и других.

Рядом с «рабочими лошадками» — машины, скорее рассчитанные на поездки в часы досуга. ЗАЗ-110260 — задняя часть кузова снабжена матер-

На фото сверху: пятидверный ЗАЗ-1105 — модель ближайшего будущего. Внизу: опытный образец пикапа ЗАЗ-1305 на 300 кг груза и седан ЗАЗ-1103, который планируют осваивать в 1995 году.

Фото В. Князева

