

За рулем

ISSN 0321—4249



ЗИЛ-4421СЕ для кольцевых гонок оснащен двигателем "Катерпиллер"

Итоги кубка ФИА-93: марка «ЗИЛ» вслед за "Мерседесом" и МАНом. Отличный результат!

Ежемесячный журнал для автомобилистов

2

Февраль 1994



За рулем

2 ● ФЕВРАЛЬ ● 1994

Ежемесячный журнал для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
ОО «Издательство «За рулем»

Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора

В. АРКУША

М. ТИЛЕВИЧ

Обозреватель Л. ШУГУРОВ

Техника

С. ДОРФФЕВ

М. ТЕПЛОВ

Безопасность

Ф. ИЛЮХИН (зав. отделом)

Н. ЩЕРБАКОВ

Испытания

Д. ПОСТНИКОВ (зав. отделом)

В. КРЮЧКОВ

Эксплуатация

Б. СИНЕЛЬНИКОВ (зав. отделом)

В. СУББОТИН

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. ГОРБАЧЕВ

в Казани А. СОЛОПОВ

Оформление

Н. КЛЕДОВА (зав. отделом)

К. НЕХОТИН (главный художник)

В. КНЯЗЕВ

Л. МАЗНИЧЕНКО

Корректура

М. ИСАЕНКОВА

Письма

А. ДИРИЧЕВА

На 4-й странице обложки —
коллаж художника К. НЕХОТИНА

Сдано в производство 23.11.93 г.

Подписано к печати 22.12.93 г.

Формат 60×90 1/8. Печать офсетная

Усл. печ. л. 7. Тираж 800 000 экз.

Заказ № 1831

Орден Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации
142300, г. Чехов Московской области

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45,

Селиверстов пер., 10.

Телефон 207-23-82. Телефакс 207-16-30

По вопросам размещения рекламы
обращаться по тел. 208-44-38

Материалы, опубликованные в журнале,
собственность ООО «Издательство «За
рулем». Их перепечатка или использование
в других изданиях только с разрешения
ООО «Издательство «За рулем».

За сведения в «Рекламе» редакция от-
ветственности не несет.

«МЕРТВЫЕ ДУШИ»

Во дворе моего дома среди полу-
сотни легковых машин в стороне
пригорюнился «четырёхсотый». Хозя-
ина этого «Москвича» не встречал
уж давно. Жестянка номерного знака
еще держится на одном болте, но
фары уже нет, салон разграблен.
Однажды, проходя мимо, увидел, что
боковина капота поднята, а там —
голый мотор: без карбюратора, элек-
трооборудования, бензинового и во-
дяного насосов. Все! Этому и подоб-
ным автомобильным трупам суждено
догнить, хотя статистика ГАИ числит
их в живых — госномер-то выдан.

Может быть, ржавую коробку «че-
тырёхсотого» свезут в металлолом
при очередной очистке двора от хла-
ма. Может быть, через несколько
лет юный наследник владельца найдет
техпаспорт, единственное напоминан-
ие о «Москвиче». Этот документ —
тоже товар. Он даст возможность
легализовать какого-нибудь другого
автомобильного динозавра, восста-
новленного из обломков. Так в авто-
мобильном мире появляются свои Чи-
чиковы и свои «мертвые души».

Но, полноте, стоит ли обращать
на них внимание. Я тоже так думал,
пока не вник в статистические дан-
ные Госавтоинспекции. Вчитался —
и стало не по себе.

Не так давно, когда еще суще-
ствовал СССР, парк легковых автомо-
билей, находившихся в личном поль-
зовании, составлял (на 1 января
1990 года) 15 914 563 машины, из них
89,7 % были предъявлены на техни-
ческий осмотр. Сколько-то признали
неисправными. Но 82,9 % состоящих
на учете личных легковых машин бы-
ли допущены к эксплуатации, то есть
соответствовали техническим требо-
ваниям ГАИ. «Мертвые души» — ма-
шины, не представленные на тех-
осмотр, — существовали и тогда. Их
было 11,3 %, или 1 634 369. Много.
А вот абсолютные развалины, изуро-
дованные в результате аварий, и не-
пригодные к эксплуатации экзempla-
ры списывали в металлолом. Их
немного — за 1989 год 35 407.

Но всего три года спустя, на
1 января 1993 года, технически ис-
правных легковых автомобилей в Рос-
сии (уже не в СССР, где доля этой
крупнейшей республики в общесою-
зном парке чуть превышала 50 %)
насчитывалось 49,3 % от списочного!

Очевидно, что с подорожанием
бензина, зачастую, услуг немалое ко-
личество автомобилей оказались «не-
подъемными» для владельцев, как то
«Москвич» в нашем дворе. Их не
предъявляли на техосмотры, они без-
ропотно старели во дворах и отсыре-



L. Alyuzov

ших жестяных гаражах. В течение
1992 года из 10 797 522 легковых ма-
шин, состоявших на учете, были
предъявлены на техосмотр 53,9 %.

Поздно вечером я слышу, как
под окнами проносятся «Жигули» с
прогоревшим глушителем. У этого
ВАЗ-2101 нет левой фары, бамперов.
Он, конечно, не попал в 49,3 %,
но под покровом темноты хозяин что-
то возит на нем, грохоча раздолбан-
ным мотором. Инспекторы ГАИ в это
время можно не бояться — они то-
же люди и когда-то должны отды-
хать», как нынче формулируют.

В провинции такие машины выпол-
зают на дороги и днем, нередко
без номеров, хотя на учете они со-
стоят. Да что в провинции, в столи-
це такие случаи не редкость.

Пополнение парка новыми автомо-
билями идет менее интенсивно, чем
несколько лет назад. Отечественное
производство сократилось, экспорт
растет, импорт новых зарубежных
машин невелик. Зато ввоз подержан-
ных иномарок неуклонно идет в гору.
В результате парк личных легковых
автомобилей в России катастрофиче-
ски стареет — ничего удивительного,
что доля исправных машин в нем даже
не переваливает за 50 %. Здесь ответ
на гневные вопросы, почему в горо-
дах растет загазованность воздуха,
почему чаще случаются аварии из-за
неудовлетворительного технического
состояния машин, почему в наших
дворах все больше брошенных авто-
мобильных трупов!

И когда мы ратеем за рост вы-
пуска легковых машин в России, се-
туя, что на тысячу жителей при-
ходится всего 73 автомобиля, это не
так: на самом деле их вдвое меньше.

Надо смотреть реальности в глаза.
За чертой техосмотра ежегодно ока-
зывается все больше и больше машин
10—15-, а то и 20-летнего воз-
раста. Так что не удивляйтесь еле
видной из сургиба машине без фары
и ветрового стекла, но еще с госноме-
ром. Такова наша автомобильная
жизнь!

МНЕНИЕ

НОВЫЕ ВСХОДЫ «НИВЫ»

Семнадцать лет назад, в 1977 году Волжский автомобильный завод начал выпускать «Ниву» ВАЗ-2121. Машина оказалась удачной, и даже в насыщенном мировом типаже автомобилей для нее нашлась ниша, которую не заметили ведущие фирмы. Но за прошедшие годы потребительские запросы и за рубежом, и в нашей стране существенно изменились. К тому же на европейском и российском рынках уже появились конкурентные модели.



Увеличенный проем задней двери и новые фары — важнейшие приметы обновленной «Нивы».



Применена система электронного зажигания, которая позволяет работать на более обедненных топливных смесях. Она поможет несколько снизить токсичность отработавших газов и расход топлива.

Завод планирует в дальнейшем комплектовать «Ниву» системой вtrysка топлива с электронным управлением. Это дает возможность сохранить позиции модели на внешних рынках сбыта, где предъявляются повышенные требования по экологии, экономичности. Такие системы — продукт сотрудничества ВАЗа и «Дженерал моторс» — в конце 1994 года должны появиться на отдельных партиях экспортных «нив». В дальнейшем производство модификации со впрыском бензина — ВАЗ-21214 — намечено расширить.

Конечно, более радикальный способ улучшить экономичность «Нивы» — применить дизельный двигатель. ВАЗ разработал собственную конструкцию дизеля, но пока не располагает возможностями для его производства. Чтобы удовлетворить запросы экспортных рынков, прежде всего французского, где «Нива» пока популярна, в Чехове внешнеторговое предприятие «Лада-Экспорт» начало оборудовать машины дизелями «Пежо» (модификация ВАЗ-21215 — см. ЗР, 1993, № 9).

Экономические и организационные трудности затормозили долгожданную модернизацию «Нивы». И вот, наконец, завод переходит к выпуску усовершенствованной машины ВАЗ-21213. Подготовлена техническая документация, внесены изменения в технологию производства, реконструирован сварочный комплекс. Долгое время переход сдерживали смежные производства, поэтому модернизацию пришлось проводить поэтапно. Первым этапом стало освоение в 1993 году новой переходной модификации ВАЗ-21219, от которой «213-я» отличается только новой конструкцией задней части кузова.

Изменения, подсказанные длительным опытом эксплуатации, изучением запросов покупателей, коснулись не столько внешности, сколько двигателя и трансмиссии. Их цель — сделать машину более «тяговитой», экономичной, удобной. При этом взят курс на унификацию с более современными моделями (по элементам интерьера, системам питания и зажигания).

Хорошо знакомый «ноль шестой» мотор предстал в новом качестве: увеличен его рабочий объем — с 1569 до 1689 см³ (диаметр цилиндра — 82 вместо 79 мм). Благодаря этому возросли мощность (с 75 до 80 л. с.) и крутящий момент, мотор стал лучше приспособ-

ляться к изменениям нагрузки. Его комплектуют алюминиевым радиатором с более высокими, чем у латунного, характеристиками теплообмена, к тому же он технологичнее в изготовлении.



Новые сиденья с обивкой из ткани более комфортабельны, к тому же их удобнее регулировать.

Вернемся к ВАЗ-21213. Важное изменение в ней — новый промежуточный вал, соединяющий коробку передач с раздаточной коробкой. Он призван уменьшить вибрацию «раздатки» — дефект, свойственный трансмиссиям «Нивы». Кроме того, передаточное число главных передач уменьшено (3,9 вместо 4,1), что в сочетании с электронным зажиганием способствует улучшению экономичности. На модернизированных «нивах» эксплуатационный расход топлива снижен до 10—12 л/100 км.

Наряду с «вездеходными» шинами прежней модели завод теперь комплектует «нивы» новыми, с универсальным рисунком протектора. Их оценят те владельцы, чьи машины не так часто штурмуют бездорожье: по шоссе «Нива» с шинами Вл-10 идет тише, вдобавок меньше сопротивляется качению и расход топлива.

Заметны изменения и в интерьере: более современной стала панель приборов (в ее основе комбинация приборов ВАЗ-2108). Новые сиденья и облицовочные материалы также унифицированы с применяемыми в семействах -2108, -2109.

Немало нареканий вызывала конструкция задка кузова: порог задней двери был чересчур высоким (около 800 мм над дорогой), что требовало больших физических усилий при загрузке-выгрузке тяжелых вещей. У ВАЗ-21213 он опущен почти на 200 мм (до бампера). Для это-