

За рулем



Концепт-кары — сегодня,
серийные образцы — завтра
или куда рулит "Мицубиси".
Рассказ об этих машинах
читайте на стр. 32

Ежемесячный
журнал для автомобилистов

5

Май 1994



За рулем

Журнал
для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
Издательство «За рулем»

Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора

В. Аркуша
М. Тилевич
Обозреватель
Л. Шугуров

Техника

С. Дорощев

М. Теплов

Безопасность

Ф. Илюхин, зав. отделом

Н. Щербаков

Испытания

Д. Постников, зав. отделом

В. Крючков

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Сидельников, зав. отделом

В. Суботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сажошников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

К. Нехотин, главный художник

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаенкова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

Реклама

В. Соловьев, зав. отделом

С. Павлов

ТИРАЖ 700 000 экз.

Сдано в производство 17.02.94 г.
Подписано к печати 25.03.94 г.
Формат 60x90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 8. Заказ № 2238
Чеховский полиграфический комбинат
142300, г. Чехов Московской области

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45,
Селиверстов пер., 10.

Телефоны: 207-23-82 (для справок),
207-16-30 (секретариат),
208-44-38 (отдел рекламы).

Материалы, опубликованные в журнале, собствен-

ность Издательства «За рулем». Их перепечатка или
использование в других изданиях только с разрешения
Издательства «За рулем».
За сведения в «Рекламе» редакция ответственности
не несет.

По вопросам распространения «За рулем»
обращаться по телефону (095) 207-23-82.

ТЕПЕРЬ НЕ РАССТАНЕМСЯ!

Случилось то, что должно было рано или поздно случиться. Те, кто вызывал у сильного пола, уверенно держащего крепкими руками руль, чувство неистребимого превосходства, те, кто, сидя в пассажирском кресле, нервно вскрикивал: «Ой! Ты видел, там был какой-то знак!» или: «Смотри, у тебя на щитке горит лампочка!», те, о ком с таким удовольствием рассказывали дорожные анекдоты, вдруг оказались равноправными участниками дорожного движения.

Испуганно-радостный трепет: «Мой автомобиль? Мой автомобиль! МОЙ! АВТОМОБИЛЬ!!!» проходит быстро. После него исчезает горделивое желание показать себя «им всем»: вот я подхожу к СВОЕЙ машине, изысканным движением открываю ВОДИТЕЛЬСКУЮ дверь, непринужденно поворачиваю ключ зажигания. Вот я красиво трогаюсь со светофора — всем видно? — я еду! Наступают будни. И выясняется, что женщине за рулем, женщине на дороге ... места нет.

Дорога не только оккупирована мужчинами, она создана для них: грубых, неприхотливых, постоянно борющихся за первенство.

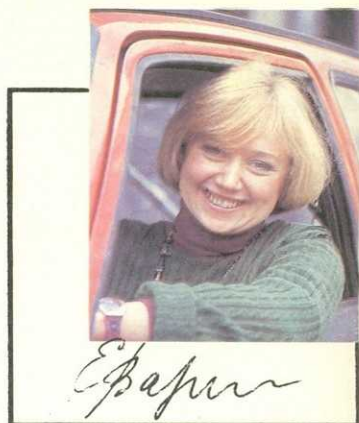
Кажется, что магазинная очередь, трамвайная хамская толпа вдруг скопом пересела за руль. Перестроиться из одного ряда в другой? Ни боже мой! Твоего сигнала поворота «не видит» ни один водитель из правого ряда. Они упрямо едут плотным потоком. Спасает бурная жестикуляция и артикуляция. Редкий джентльмен пропуская перед собой, понимающе-пренебрежительно усмехнувшись: чайница!

Они без конца подрезают тебя во время движения, истерически сигнализируют, если на секунду замешкаешься на светофоре, бросают негодующие взгляды при обгоне: мол, нечего тут болтаться под ногами. Они самоуверждуются.

И с этим ничего не поделаешь. К этому надо привыкнуть, как свыклись с тем, что сильная половина человечества давно уже не пропускает слабую вперед на автобусной остановке, сидит в метро, старательно не смотря на стоящих с авоськами теток, и летит напролом в очередях. Спрашивается: почему на дороге они станут вести себя иначе?

А наши дороги! Езда по ним казалась бы увлекательной игрой в минное поле, если бы не преследовали кошмарные мысли об отходящих концы подвеска, рулевых тягах и колесах. В течение полугодия на одной только улице рядом с моим домом я насчитала четыре аварии: автомобили попадались в «ловушку», расставленную дорожными рабочими. Как обычно, «сами виноваты» оказывались водители, а никак не «копатели» и тем более не ГАИ.

Коль уж упомянула ГАИ, хочу предупредить подруг, решивших сесть за руль: чтобы не разочароваться, не рассчитывайте увидеть в автоинспекторе рыцаря. Представление об офицере как эталоне галантности принадлежит прошлому. Сегодняшний страж порядка смотрит на



Евгения

женщину — водителя собственной машины с профессиональной подозрительностью. Иной к тому же считает, что денег у нее куры не клюют, поскольку зарабатывает она не иначе, как древнейшей из профессий...

Да, трудно привыкнуть к ощущению постоянной незащищенности. И дело не в сложности дорожных ситуаций, заставляющих быть всегда в состоянии внутреннего напряжения. Хуже, если что-то случится с самим автомобилем, когда ты за рулем, а мужской силы рядом нет. Даже самое элементарное: предположим, спустило колесо и надо его заменить на «запаску».

С изумлением взираю на краток из телевизионных конкурсов, которые в мини-юбочках, на «шпильках», с наманикюрованными ноготочками легко и непринужденно проделывают эту операцию. Интересно, как они будут себя чувствовать на дороге, где, как обычно, грязь — по колено, где она стекает с кузова прямо на платье, забывает гайки... А гайки к тому же закручены намертво. И весит колесо совсем не как дамская сумочка и даже не как наполненная до отказа хозяйственная авоська! А каплющая с колеса жижа, не смываемая потом ничем, а она же, фонтанами окатывающая из-под несущихся мимо машин?

Конструкция наших автомобилей, никак не рассчитанных на слабый пол, — вообще отдельная тема: можно писать целые исследования. Которые, будем смотреть на вещи трезво, все равно ничего не изменят.

И все-таки он уже есть, автомобиль. Он неотъемлем от всего теперешнего существования, занимает полностью мои мысли и чувства, стал равноправным членом семьи. Без него... Да нет, даже думать на эту тему не хочется! Пусть женщины дорожные нравы — буду терпеливой, сдержанной в эмоциях. Пусть ужасно организовано движение и безобразно открыты — буду осторожной и внимательной. Пусть каждая поломка страшнее стихийного бедствия, а поиски бензина отнимают кучу времени — буду занимать деньги, искать знакомства, в конце концов придумаю какой-нибудь выход. Но променяю мою любовь, мой автомобиль на пресное существование без него — ни за что! Я готова к любым страданиям. Хотя втайне надеюсь: может, когда-нибудь что-то изменится к лучшему...

Е. ВАРШАВСКАЯ,
обозреватель «Труда» — специально для
«За рулем»



«КОРСАРЫ» НА ЛЬДУ

Второй этап 16-й "Гонки звезд" на призы "За рулем" — "Кэмел"

В мороз всегда мечталось о лете. А сейчас — зеленые листики, теплынь и — долой пиджак. Начинают оттаивать сосульки зимних воспоминаний, и события трехмесячной давности предстают на расстоянии поиному. В том числе и "Гонка звезд" на призы "За рулем" и компании R. J. Reynolds. Призы, наверное,

запомнились всем, кто побывал на ипподроме в Раменском. Буквально горы алюминиевых колес, телевизоров, видеопроекторов, гжельского фарфора, гоночных комбинезонов. И над всем этим богатством — темно-красная "Лада-Самара", соблазнительная и труднодоступная. Она была главным призом.



В ярмарочном разноцветье, царившем здесь, выделялись огромные плакаты «За рулем», а рядом с ними таких же размеров «наклейки» «Кэмел», напоминая собравшимся, что главные творцы этого праздника — его организаторы. Спонсором второго этапа соревнований на ипподроме в Раменском стала фирма ЭЛФ.

На сенсационно высокой отметке оказались на этот раз не только призы, но и прекрасно подготовленные ледовая дорожка, да и вся режиссура этого красочного спортивного действа. Но самой главной бомбой, нет — бомбами дня — стали два автомобиля «Опель-Корса», которыми управляли москвич Владислав Штыков и ижевчанин Сергей Балдыков. Только, пожалуйста, не подумайте, что это АЗЛК и «Ижмаш» раскошелиться и решили попробовать «опели» на Раменском ипподроме. Наши автомобильные заводы, тихо дыша, чтобы не выдавать свое присутствие, затаились в окопах. И даже ВАЗ, отчетливо представляя, что его спортивному авторитету в лице доброй десятки лучших гонщиков России не устоять перед двумя «корсарями», нашел причины, чтобы не посылать заводских спортсменов в Раменское.

И все из-за «опелей». Как можно соревноваться, когда на трассе есть машины лучше, чем «самары»? Но, между прочим, модель «Опель-Корса-CSI» (1598 см³, 2 клапана на цилиндр, 100 л. с.) была омологирована ФИА как серийная машина группы А еще 1 января 1989 года под № 5375. Казалось бы — «прочь все сомнения, прочь все печали и без тревоги — в светлые дали». Тем более, при желании такой автомобиль можно было заказать и приобрести через официального дилера «Опеля». Например, через столичную фирму «Си-ас». Кстати, серийную «Ладу-Самару» тоже можно приобрести у официального заводского дилера. Но она просто не смогла бы конкурировать с «Корсой».

Итак, гонщики, представляющие спортивное управление (руководитель М. Годзинский) Научно-технического центра (НТЦ) ВАЗа, приехать не смогли. А спортсмены из спортклуба завода посчитали участие в столь престижных соревнованиях делом чести, но оказались... без денег на солярку для автовоза, который обычно доставляет их машины к месту соревнований. Организаторы выделили им полтора миллиона рублей, и пятерка тольятинцев смогла прибыть в Раменское. Хвала им!

Вместо неприехавших асов на старт вы-

Владислав Штыков на белом «Опеле» впереди, а за ним — квартет несущихся во весь опор последователей.

Машина Штыкова после столкновения в тринадцатом заезде сохранила боеспособность. На автомобиль же Самсонова лучше было не смотреть.

В седьмом заезде, как и во многих других, борьба шла по всей ширине ледовой дорожки. Слева направо: Потапов, Мухаметзянов, Штыков.



шли другие спортсмены — как мы убедились, не уступавшие тем в мастерстве.

Никто не умаляет заслуг ВАЗа в нашем автоспорте, в подготовке высококлассных гонщиков. На его автомобилях выступало несколько поколений российских спортсменов. Все это так. Но сложившийся монополизм порождал и негативные явления. Скажем, в тех же «Гонках звезд» руководитель тольяттинских спортсменов мог диктовать условия соревнований. Откажись он выставить свою команду, и гонка практически срывалась (какие уж там «звезды»).

Сейчас в России уже немало достаточно богатых людей и организаций, которые вполне могут купить самый крутой автомобиль группы А, класса 1600 см³. Балдыкову «Спецгазавтотранс» уже купил одну без «оглядки» на то, не повредит ли это спортивной славе ВАЗа. Время диктанта заводов в нашем автомобильном спорте отходит в прошлое. И это наглядно

продемонстрировали соревнования в Раменском.

Но вернемся непосредственно к гонкам. Они прошли под знаком превосходства двух «корсаров». Их «опели» были самой малостью легче серийных «самар» (865 против 900 кг). Однако отечественные машины (к гонкам допускались автомобили класса до 1600 см³, омологированные ФИА по группе А) были оснащены карбюратором, а не системой впрыска топлива, которая обеспечивает более благоприятный крутящий момент на средних режимах работы двигателя. В результате — более плавный и быстрый набор скорости на третьей — четвертой пере-