

За рулем 1 1991



Прямое сравнение — лучший путь для непредвзятой оценки автомобильной техники. Объектом нашего очередного теста стали машины, близкие по техническим показателям: советский ВАЗ-21093 и чехословацкая «Шкода-фаворит». Рассказ об этом — на стр. 5.





ГОНЩИКИ СЕРЕБРЯНОЙ ЛАДЫ

Представляем команду Волжского автозавода

Тяжел казался воз. И гонщиков в команду собрать, и место для работы им предоставить, и мелкосерийное производство наладить, и комплектующими обеспечить, и рекламу на выездах за границу организовать, да еще и науку не забыть. Сомневались, по силам ли новому управлению спортивных автомобилей при научно-техническом центре завода иметь три специализированных бюро и содержать не одну, а по сути три команды: по ралли, автокроссу и кольцевым гонкам. Но Михаилу Николаевичу Годзинскому, начальнику УСА, было на кого положиться. Виталий Богатырев, Валерий Сажин, Степан Васильев, в прошлом прославленные гонщики, сполна хлебнувшие тягот спортивной жизни, вместе с опытными конструкторами действительно взялись за это дело серьезно. Теперь, как принято в автомобильном мире, у ВАЗа есть фирменная команда, собравшаяся под знаком серебряной ладьи.



Александр Артеменко и Виктор Тимковский.

Ралли (начальник бюро и тренер С. Васильев)

Ребята подобались с характером. Судя по выступлениям в прошедшем сезоне на этапах чемпионата мира и Европы в Греции, на Кипре, в Германии, Франции, Польше, их уже не устраивают «почетные места» во втором десятке абсолютного зачета. Команда едет не «на доезд», а на результат, что, естественно, увеличивает риск сойти с трассы по техническим причинам. К чему же это привело? Впервые за всю историю ВАЗа заводской экипаж А. Артеменко — В. Тимковский занял призовое место на европейском первенстве в ралли «Ротманс» (Кипр). На предыдущем этапе в Греции отличились С. Алясов и А. Левитан — шестое место в абсолютном зачете. Они же стали чемпионами страны на сложнейшей горной трассе в Ялте. Откровенно не везло третьему дуэту В. Школьный — В. Наконечный. Лишь один заслуживающий внимания финиш во Франции, где экипаж был самым быстрым среди вазовцев, в остальном же — сход за сходом, будто сплзнул кто-то. В Ялте у Виктора Школьного засечены лучшие «времена» на тренировках, но в гонке он не проехал и одного допа — сорвалось со шпилек колесо. Ну а самые стабильные результаты в минувшем сезоне все-таки у Сергея



Экипаж Виктор Школьный и Владимир Наконечный.

Анатолий Кризобоков.



Сергей Алясов и Александр Левитан.



Алясова. Может быть, от глаза его уберег талисман — изображение на левой двери машины головы бультерьера — любимой собаки Сергея. Если серьезно, то его успехи, скорее, объясняются работоспособностью и старанием, чему, по словам тренера, не грех поучиться остальным членам команды.

Кросс на легковых автомобилях (начальник бюро и тренер В. Сажин)

Достижения команды кроссменов впечатляющие, но, думается, значимее всех завоеванных медалей и кубков появление нового кроссового автомобиля — «Лады-Самары-4×4». Анатолий Кривобок за рулем этой полноприводной машины стал конкурировать с фаворитами на «лянчах» и «ауди-кваттро». Прямо не верится, но вот факты: в составе сборной СССР (туда входили трое вазовцев) на командном чемпионате Европы в Чехословакии Анатолий выиграл все звезды. Оставив позади сильнейшие команды Германии, Италии Дании, Чехословакии, наши кроссмены уступили первенство лишь французской сборной. Героем сезона безусловно стал чемпион СССР 1990 года Александр Никоенко. На одном из самых представительных этапов чемпионата Европы в Дании он, не спасовав перед грозными соперниками, выступавшими на мощнейших полноприводных машинах, привел свою «восьмерку» на финиш третьей. Надо отметить, что Саша отличился не только на спортивной трассе. В недельный перерыв между этапами он успел жениться. Нет, не во Франции и не в Швеции, а дома, в Тольятти. Правда, медовый месяц (если неделю можно назвать месяцем) вместе с супругой Мариной он провел на соревнованиях в Латвии. Третий гонщик в команде, серебряный призер чемпионата СССР, Борис Котелло тоже не баловал семью своим присутствием. По словам жены, кстати тоже Марины, за год в общей сложности он был дома не больше двух месяцев. Пока папа «копался в своих железках», она обучила сына Артема скоротечию. Ничего не поделаешь, домоседов среди чемпионов не бывает.

Кольцевые и трековые гонки (начальник бюро и тренер Ю. Кацай)

Сезон для команды начался еще прошлой зимой, когда редакция журнала с трудом провела двенадцатую «Гонку звезд». Льда на ипподроме в Раменском практически не было, поэтому соревнования напоминали эдакую сборную солянку из всех видов автомобильного спорта. Были элементы и «кольца», и «трека», и ралли, и кросса. А победитель-универсал нашелся как раз среди подопечных Юрия Кацай, его тезка — Юрий Боровиков. В дальнейшем были выезды на этапы открытого чемпионата Италии, которые показали сегодняшнее реальное соотношение сил наших и зарубежных гонщиков. Лучшим в команде был «играющий тренер» Юрий Кацай — третье место (!)... Но не на «Ладе», а на «Альфа-Ромео». Так уж получилось, что из-за болезни одного из итальянских спортсменов Юрию досталась его машина. Два дня потребовалось «русскому мастеру», чтобы «вкатиться», а на третий подняться на пьедестал почета. До этого на «восьмерке» ему пришлось довольствоваться лишь девятым местом. Владимир Егоров стал там седьмым, Борис Маслов — десятым. Итоги же чемпионатов СССР по кольцевым и ипподромным гонкам достаточно красноречиво свидетельствуют, что вазовцы на сегодня сильнейшие. Юрий Кацай и Владимир Егоров в 1990 году заняли первые два места в своем классе на «кольце», а декабрьские соревнования в Перми еще раз подтвердили превосходство команды на ледяном треке.

Предстоящий сезон ребята, видимо, проведут больше в Италии, где надеются, что их участие внесет оживление в ход чемпионата. Раскрепощение русских сейчас везде приветствуется.



Александр Никоенко.



Борис Котелло.



Владимир Егоров.

Юрий Боровиков.

Юрий Кацай (слева).

Борис Маслов.



ВСЕСОЮЗНЫЙ ФОНД «АВТОМИЛОСЕРДИЕ»



для помощи людям, потерявшим здоровье
в результате дорожно-транспортного происшествия,
учреждает редакция журнала «За рулем» и делает первый взнос —

ОДИН МИЛЛИОН РУБЛЕЙ.

Нашей стране принадлежит печальное первенство
по количеству пострадавших в автомобильных катастрофах и по тяжести их
последствий. В то же время именно в СССР много хуже,
чем в других цивилизованных государствах,
обстоит дело с социальной защитой пострадавших.

Мы обращаемся к автозаводам, транспортным,
дорожным и всем иным предприятиям и организациям,
эксплуатирующим автомобильный транспорт,
а также к частным лицам с предложением принять участие в формировании фонда

«АВТОМИЛОСЕРДИЕ».

СРЕДСТВА ФОНДА «АВТОМИЛОСЕРДИЕ» —
это помощь конкретным людям, пострадавшим в дорожно-транспортных
происшествиях, и в первую очередь —

ДЕТЯМ.

СРЕДСТВА ФОНДА «АВТОМИЛОСЕРДИЕ»
пойдут на разработку современных конструкций и организацию
производства специальных транспортных средств для инвалидов и приспособлений,
облегчающих их адаптацию для нормальной жизни и общественной деятельности.

Расчетный счет фонда «Автомилосердие» № 608061
в Сокольническом отделении Промстройбанка г. Москвы (МФО-201218).
Адрес: 107014, Москва, ул. Гастелло, 2 (с пометкой «Автомилосердие»).

АВТОМОБИЛЬ-ЗНАК БЕДЫ?

В ночь с 15 на 16 октября прошлого года земля между Врестом и Минском была плотно укрыта туманом. Этого обычного для нашей осени природного явления оказалось достаточно, чтобы сразу в нескольких местах одной из лучших отечественных магистралей произошла катастрофа: автомобили бились один с другим и с тракторами, водители которых гоняют сельскохозяйственную технику с одного поля на другое по скоростной автотрассе, а нередко и поперек нее. Обычно это им сходит с рук, как и многое другое в нашей залуценной, безалаберной, а потому постоянно опасной автомобильной жизни. Но вот на дороге лег туман, и этого оказалось достаточно, чтобы всегдашний наш беспорядок перешел грань, за которой хаос...

На черных рынках страны цена автомобилей ВАЗ и АЗЛК, если они достаточно «свежие» — возрастом до года, перевалила за тридцать тысяч. И купить их все равно не просто. На одном из недавних автомобильных аукционов, проводившихся в Москве, ВАЗ-2109 достался самому настойчивому покупателю за... пятьдесят с лишним тысяч. И по свидетельству очевидцев он был счастлив.

Сотни тысяч советских людей годами мечтают о собственном автомобиле, но за всю жизнь так и не получают возможности купить его. На производстве очередь не доходит, а на рынке трудовые, или, как говорится, «мозольные», деньги, собираемые в семье нередко не одним поколением, не способны угнаться за скачущими по восходящей ценам. Но, пусть не покажутся этим людям мои слова кощунственными, именно они должны быть счастливы: автомобиль сегодня — это не столько радость, сколько крест тяжкий, и, наверное, удачлив тот, кто избежал этой ноши.

Улыбчивые и безмятежные лица у человека рядом с автомобилем в последние годы встречаются разве только на рекламных плакатах «Автоэкспорта». Даже в магазине, в счастливый, казался бы, момент получения столь желанного символа социального успеха, наши люди напряжены, нервы и злы. И тому есть причины.

Заплатив в кассу непомерно большие для любой трудовой семьи деньги и по наивности рассчитывая на соответствующее отношение, человек неожиданно для себя оказывается перед бесконечным рядом трудноразрешимых проблем и при этом еще более бесправен, чем покупая пару обуви. Там, добравшись до прилавка, можно одну пару померить, вторую, третью, встать, потоптаться на резиновом коврике... Врак случился — обменять по гарантии. Здесь же: марку или модель выбрать — и не мечтай, бери, что дают; цвет — какой есть. Чтобы одну-другую посмотреть, и речи быть не может. Сколько бы ни было автомобилей в запаснике, покупателя туда никогда не допускают. Чтобы глаза не разбегались и не мучали сомнения, вытаскивают один, реже — два-три. При этом всегда преподносят их как «почти последние», и кто привередничает, претендует на право выбора, рискует вновь оказаться в конце очереди. Замоороженным таким психологическим прессингом, «счастливицам», почти не глядя, расхватывают все, что им подсовывают.

За воротами магазина измученный, но еще полный радужных надежд, новоиспеченный автолюбитель уверен, что самое трудное уже позади, а впереди... А впереди бессонные ночи, когда домохозяйки не спят и ловят каждый шорох

за окном, под которым приютится новый член семьи, впереди очереди за бензином, поездки на автосервис, где никто его не ждет. Куда бы он ни обратился со своими бедами — в гарантийные службы, в ремонтную мастерскую, в магазин за запасными частями, на АЗС за бензином, в исполком по поводу стоянки, в кемпинг во время отпускного путешествия, в ГАИ за правдой, он точно знает — везде ему ответят «нет». Кроме, вероятно, Госстраха, где с радостью встретят, когда получают деньги, но, как только дело доходит до выплаты страхового возмещения, вновь проблемы, проблемы...

Советский потребитель автомобильных товаров и услуг ежедневно несет в казну огромные средства. Купив машину, он вынужден многие годы отдавать за это, в нынешних условиях довольно сомнительное удовольствие больше половины бюджета среднестатистической семьи. Если можно говорить про нашу автомобильную жизнь, что она отлажена, то только в одном смысле — отлажена против покупателя, а затем владельца самого дорогого потребительского товара. Принцип прост — где только возможно, создается ситуация с «куским горлом», проще говоря, жесточайший дефицит. Безусловно он и реально существует — это безобразное явление характерно вообще для нашей действительности. Однако в автомобильной жизни оно приняло особенно уродливые формы по той причине, что дает баснословные барыши тем, у кого дефицит в руках. Во многом из-за этого печальный список все ширится и сегодня невозможно купить в магазине или установить на станции технического обслуживания то, что было доступно еще вчера, а цены черного рынка на запасные части во много раз, нередко в десятки, превышают государственные, и нет пока признаков того, что они будут заморожены.

Теневая экономика, которая с готовностью сформировалась вокруг личного автомобиля, переваривает ежегодно многие миллиарды рублей. Обобщающих оценок встречать не приходится, но известно, что только на «левом» бензине дельцы зарабатывают, а мы с вами, соответственно, теряем не один миллиард в год. Такие деньги — огромная сила, а против них — бесправный автолюбитель, фактически оставленный сегодня государством наедине со своими бедами.

Годами копя деньги и мечтая о том времени, когда станут его обладателями, люди искренне верят, что приобретают транспорт, а вместе с ним радость для семьи. Однако вскоре наступают неизбежные разочарования: оказывается, что автомобиль — это прежде всего испытание на прочность воли и характера, нервной системы и финансового состояния.

Есть правда, в этом, как ни странно, и положительное начало: в соответствии с известным армейским принципом «не хочешь — заставим» автомобиль оказался прекрасным проводником технических знаний в массы. Народная молва недаром нарекла продукцию большинства отечественных автозаводов конструктором «сделай сам». Потому миллионы советских людей, даже с исключительно гуманитарным складом ума и характера, стали отличными механиками, электриками, жестянщиками только по той причине, что хотят ездить на своей машине.

В последние годы новая напасть, где автомобиль снова, как «знак беды». Воспользовавшись плодами демократии,

упростившей контакты с заграницей, многие наши граждане, жаждущие иметь машину, стали скупать подержанную технику в странах, которые сами готовы были бы платить лишь бы от нее избавиться. Массовые поставки в СССР иномарок в состоянии, как говорят на Западе, «сэконд хэнд», или «вторые руки», стали уже реальностью. Прекрасно понимая цель — хоть как-то удовлетворить потребность в автомобиле, нельзя не задуматься о том, что мы превращаемся в мировую автомобильную свалку со всеми вытекающими отсюда проблемами. К миллионам собственных «антикварных» источников опасности, которые двигаются по дорогам только благодаря энтузиазму владельцев, через несколько лет мы неминуемо добавим сотни тысяч разваливающихся на ходу «иностранных», не обеспеченных ни сервисом, ни запасными частями... Да еще и с правами рулевым управлением. Такого из соображения обеспечения безопасности не позволяет ни одна цивилизованная страна.

Мрачная картина нашей хаотичной автомобильной жизни, но уж какал есть. В связи с этим возникает вопрос: нужен ли вообще массовый автомобиль, а вместе с ним и автомобильзация как социально-экономическое явление? Выход из тупика нашей социальной политики лежит сегодня на пути создания и совершенствования развитого общества потребления. Формирование обильного потребительского рынка товаров и услуг — одно из важных условий совершенствования общества, и автомобиль в этой системе играет чрезвычайно важную роль.

Практической альтернативы автомобильзации пока в мире не найдено. Нет примеров, чтобы высокоразвитая страна обходилась без массового личного автомобиля и обширной инфраструктуры, связанной с его производством и обслуживанием. Искуственно сдерживать этот процесс или игнорировать его, как это до сих пор по существу делается у нас, сегодня просто нельзя. Иначе...

По меркам индустриальных государств парк машин у нас совсем мал. Но уже сегодня улицы наших городов постоянно забиты тromaми заторов. Мы задыхаемся от смога выхлопных газов. Наши безобразные дороги больше напоминают бесконечные полосы препятствий, преодолевая которые каждый из нас и все мы вместе несем огромные потери. Недаром многие из них в народе нарекли «дорогами смерти». Легковой автомобиль у нас уже привычно стал не только орудием в руках разного рода правонарушителей, но и одним из самых распространенных поводов для преступлений: воровства, спекуляции, бандитизма. Средства массовой информации полны сообщений о все возрастающем количестве жертв на дорогах.

...За считанные часы в ночь с 15 на 16 октября прошлого года автомагистраль Врест—Минск в нескольких местах оказалась перекрыта буквально разобранными на части после страшных ударов «кировнами», трейлерами, «жигулями»... В каждом из них были люди.

Конечно же, преодоление хаоса, который царит в нашей автомобильной жизни, возможно только в результате радикального оздоровления всей социально-экономической системы. Но есть ли время ждать? При существующем подходе к решению проблем, о которых здесь говорилось, автомобиль из предупреждающего «знака беды» уже завтра неминуемо превратится в большую и реальную беду всего нашего общества.

В. ПАНИРСКИЙ

ЛЕКАРСТВО ОТ ЗАСТОЯ

Теперь уже со всей определенностью мы знаем — накатывается рыночная экономика. Ее волны могут вынести нас к цветущим, богатым берегам, но могут, если мы не будем оснащены должным образом для плавания, и захлестнуть. Сейчас наиболее дальновидные руководители производственных объединений как раз и озабочены подготовкой к такому плаванию.

В условиях рынка именно предприятие — и никто другой за него — должно беспокойиться о своем экономическом положении: в данный момент и на будущее. Если на производственном объединении «Автодизель» в Ярославле сохранить нынешнее оборудование (почти половине его — от двадцати до сорока лет, и осталось немало станков, еще полученных в 1945 году из США), то как его дизели смогут конкурировать с двигателями заводов, оснащенных современным оборудованием? А как будут обновлять свои основные фонды — станки, оборудование, оснастку, корпус, — скажем, ВАЗ или «Ижмаш», справившие новоселье четверть века назад? И где они найдут средства для освоения новейших технологий, для производства конкурентоспособных моделей, чтобы потягаться с «Тойотой», «Вольво» или «Фордом»?

Экономисты видят решение этих проблем в выкупе у государства основных и оборотных фондов за капитал, образованный из паев (средств), принадлежащих организациям и отдельным лицам. Те, кто участвует в создании такого общего капитала — паищики, — должны получать так называемые дивиденды — свою долю прибыли, пропорциональную вложенным деньгам. Свидетельство о внесении пая — ценная бумага — называется акцией. Такова в общих чертах схема деятельности «товарищества на паях», или, по-современному, акционерного общества.

Минувшим летом на Президентском Совете и Совете Федерации было объявлено, что правительство готово преобразовать большое количество государственных предприятий в акционерные общества. Одним из пионеров здесь стало объединение по производству большегрузных автомобилей КамАЗ: в сентябре минувшего года состоялась регистрация первого «А. О.» в автомобильной промышленности. Вскоре Правительству СССР были на-

правлены документы и о преобразовании объединения «Москвич» в акционерное общество «Товарищество автомобильных заводов «Москвич». Кто следующий теперь — БелавтоМАЗ, ЗИЛ, ГАЗ? Дело, однако, не в очередности, а в том, что дает акционерное общество его пайщикам, а в более широком смысле — экономике, стране, народу.

Возьмем КамАЗ. Только на жилье, социальные нужды и зарплату его работникам в ближайшем десятилетии требуется 3—3,5 миллиарда рублей. Кроме того, в те же сроки на техническое перевооружение производства и освоение конкурентоспособных моделей требуется изыскать еще около 6 миллиардов! Объединение же, оставаясь госпредприятием, могло рассчитывать примерно на 2 миллиарда рублей прибыли, но и то при условии крупных капиталовложений, в том числе и валютных. Сегодня государство средствами для этих целей не располагает. Перспектива, что и говорить, тревожная.

Где же выход? Он в привлечении дополнительных средств от продажи акций. Балансовая стоимость, включающая основные и оборотные производственные фонды КамАЗа — комплекса из 17 заводов, где работают около 140 тысяч человек, составляет 5 миллиардов рублей. Именно на такую сумму выпущены акции. Эта сумма называется уставным фондом, то есть денежным фондом акционерного общества, который определен его Уставом. Таким образом, он выкупает у государства «фирму» и в ее цехах, на ее оборудовании, силами ее рабочих выпускает автомобили, которые само же и реализует. Доход от их продажи за вычетом налога дает прибыль, которой акционерное общество полностью распоряжается в своих интересах.

Но не получится ли так, что кучка акционеров будет получать по акциям свою долю прибыли, а рабочие останутся ни при чем? У них же нет средств на покупку дорогих акций. На КамАЗе распустили так. Установив минимальную стоимость акции в 100 рублей, причем сделаем эти акции именными, а при их продаже предпочтением будут иметь работники завода. Предприятию выгодно, чтобы в первую очередь именно они стали акционерами — тогда появляются стимулы для трудовой активности, инициативы, заин-

тересованности. Но это еще не все. КамАЗ планирует членам своего трудового коллектива продавать акции со скидкой, а также выдавать их в качестве премий по результатам труда, выплачивать акциями тринадцатую зарплату — на это уйдет половина акций. Другую половину КамАЗ намерен оставить в общей собственности.

На АЗЛК подошли к организации АО по-иному. Его акции, 1,5 миллиарда рублей, подразделяются на учредительские и обычные. Учредительские смогут купить персонал предприятия, Минавтосельхозмаш и Советы народных депутатов тех территорий, на которых расположены филиалы или отдельные производства «Товарищества автомобильных заводов «Москвич». Обычные же акции на сумму, составляющую 33% от уставного фонда, пойдут в свободную продажу, в том числе и частным лицам.

В уставх акционерных обществ заложена защита от скупки так называемого контрольного пакета их ценных бумаг «тенежками» (хстаги, наличие именных акций означает необходимость предъявления при их покупке деклараций о доходах). И еще, дивиденды на такие акции будут облагаться соответствующими налогами.

На первый взгляд кажется, что благодаря дивидендам персонал завода со временем начнет складную жизнь, получая сверхприбыли. Опыт западных акционерных компаний показывает, что на ежегодных отчетных собраниях их пайщиков в большинстве случаев принимаются решения не «проедать» прибыль. Экономически выгодно поддерживать дивиденды на примерно постоянном уровне, а прибыль вкладывать в накопление, в развитие фирмы. Почему?

В отличие от денег в банке, где первоначальная сумма вклада не меняется (лишь прирастают проценты), акционерное общество, имеющее прибыли, может повысить первоначальную стоимость (но не цену) акций. Если деятельность фирмы идет успешно, то, как говорят, курс акций растет — а значит растут дивиденды.

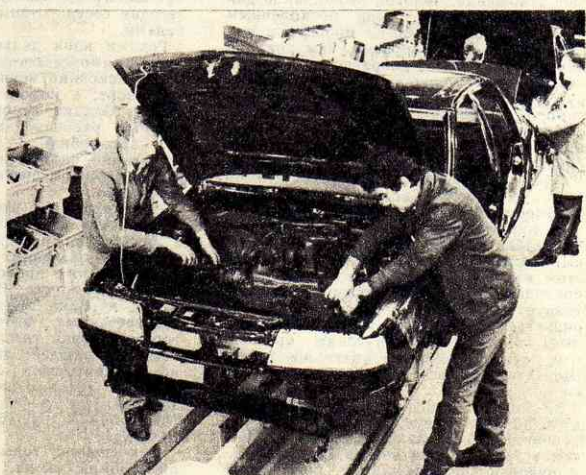
Очень актуален для наших новых АО вопрос: как быть с продажей акций за рубежом? В уставной фонд надо непременно привлекать и валюту, поскольку ши-



Миллионный КамАЗ сошел с конвейера в октябре 1988 года. Базовая модель грузовика остается неизменной уже 15 лет. Для технического перевооружения производства в течение ближайших 10 лет объединению нужно около 6 миллиардов рублей. Где их взять?

Государственные испытания «Таврия» прошла еще в 1978 году. Реконструкция «Коммунара» началась через три года после их завершения и продолжается до сих пор. Акционерное общество в условиях рыночной экономики смогло бы решить эту задачу вдвое быстрее.

Завод АВЗ в Айзенахе, известный автомобилями «Вартбург», с 1 мая 1990 года из народного предприятия стал акционерным обществом. Объединив усилия с фирмой «Опель», вложившей в дело 27 миллионов марок, он уже в октябре начал сборку «опелей-вектра», чтобы через несколько лет выпустить на новом заводе 150 тысяч машин в год.



рокий ассортимент технологического оборудования или комплектующих изделий не изготавливается в нашей стране, не отличается высоким качеством, сроки и объемы их поставок не соответствуют требованиям акционерного общества. Ответ однозначен — тоже продавать! Западные предприниматели, для которых наш рынок пока «чистая страница», с одной стороны, готовы вложить через покупку акций свои валютные средства в развитие наших заводов, например КамАЗа. С другой — они опасаются, так как не имеют уверенности в защите капитала, вложенного в наше предприятие, — пока что в стране отсутствуют законодательные акты о защите интересов иностранных акционеров. Сдерживает и то, что наша экономика еще не встала на прогнозируемый путь рыночного развития. А коль этого нет, многие иностранные партнеры вынуждены выжидать.

Объективно оценивая достоинства «товарищества на паях», не следует и идеализировать его. Такая форма предприятия стимулирует не только деловую инициативу, предприимчивость и возможное экономическое процветание, но и известный риск. При неудачном ведении дела акционерное общество может обанкротиться, вложенные паи как средства не вернутся к ним, появятся безработные. Правда, кто не рискует, тот не выигрывает. И все-таки на первых порах риск при всем нашем оптимизме действительно может быть повышенным. Поэтому гарантии против возможных просчетов и просто неудач должны быть предусмотрены Уставом акционерного общества. КамАЗ видит гарантии в предоставлении 25% акций Минавтосельхозмашу, как экономическому гаранту. Сходное решение принял и АЗЛК.

Сегодня мы на пороге кардинальных экономических перемен. Переход от административно-командной системы к рыночной стимулирует рождение акционерных обществ. Их появление, с хозяйственной точки зрения, пожалуй, наиболее оправдано в автомобильной промышленности, где темпы технического прогресса и связанные с ним инвестиции особенно велики, где существует развитая структура кооперированных связей и в производство вовлечены миллионы людей. В отрасли около трех миллионов работающих и свыше двух тысяч предприятий.

Делая первые шаги по созданию паевых сообществ, наши предприятия массового машиностроения (в частности, автомобильные и мотоциклетные заводы) должны тщательно анализировать мировой опыт. И особенно опыт автомобильных предприятий, расположенных на территории бывшей ГДР, которые практически за год перешли из одной экономической системы в другую, изменив свои наименования с ФЭБ (сокращение немецких слов «народное предприятие») на АГ (акционерное общество).

Пока в обстановке перехода (и, может быть, еще небезопасного) к рыночной экономике акционерная форма деятельности особых преимуществ не дает, разве что обеспечивает несколько большую свободу действий. Но решающие ее преимущества проявятся в тех новых экономических условиях, на которые и рассчитаны «товарищества на паях». Они дадут импульс постоянному омоложению основных фондов, а следовательно, техническому и экономическому развитию. Те заводы и фирмы, которые преждидат этот ход событий, выбирают новый путь — акционерный.

Мы же остановились на проблеме перехода к акционерным предприятиям прежде всего потому, что видим в них возможность более быстрого насыщения автомобильного рынка, сокращения и ликвидации автомобильного дефицита, удовлетворения запросов наших граждан в личном транспорте на все вкусы и возможности.

Д. ШУГУРОВ

За рулем в 1991 году

Скорее всего, разговор о журнале в новом году уместен не в январе, а гораздо раньше — осенью, по крайней мере, когда читатель решает, на какое издание стоит подписаться, за что вложить свои деньги. Это хорошо представляют себе работники любой журнальной редакции. Но ситуация с выпуском «За рулем» в минувшем году была столь запутанной и неопределенной, что не позволяла не только поделиться планами на будущее, но даже толком объяснить с читателями по поводу задержек с выходом очередных номеров, вынужденного их спаривания, разномастного полиграфического исполнения и многого другого.

Не хотелось бы сыпать соль на свои собственные раны, но без этого не ответить на вопросы, которые не могут не беспокоить наших постоянных подписчиков — друзей журнала во всех концах страны: почему столь благополучный по срокам доставки журнал стал приходить порой с двух-, а кое-где и с трехмесячным опозданием, почему он остается «в лимите» и не ясно, как на него подписаться, почему ухудшился облик отдельных номеров и т. д.?

У журналов, как и у людей, своя судьба. И именно ей суждено было распорядиться так, чтобы «За рулем» раньше и, может быть, болезненней других изданий ощутил на себе ведомственный эгоизм и монополичный диктат, которые, увы, сопутствуют переходу к рыночным отношениям в нашей сложнейшей общественно-экономической обстановке. Не станем касаться подробностей, но все же вспомним, как величественно хозяева двух типографий, где печатается «За рулем», уже после завершения подписки на 1990 год без тени смущения отказались выпускать в общей сложности 2 миллиона экземпляров нашего журнала в месяц, из коих половину при жесточайшем дефиците на полиграфию так и не удалось пристроить. И пошло-поехало нарастающее опоздание.

Поэтому особенно чувствительными оказались для «За рулем» события, нахлынувшие при подписке на 1991 год: резкое вздорожание бумаги — часть ее придется покупать по так называемым договорным (читай аукционным) ценам, непомерно возросшая стоимость типографских работ и, в особенности, услуг по распространению (Минсвязи потребовало 50,6 коп. с подписного рубля от номинала 1990 года). В этой беспрецедентной ситуации редакция вынуждена была не просто повышать номинал, что сделали все массовые издания, но одновременно и ужесточить лимит на подписку, сократив на 750 тысяч экземпляров месячный и без того ограниченный тираж, дабы привести его в соответствие с реальными возможностями четырех типографий — в Москве, Минске, Чехове и Ташкенте, печатающих журнал.

Не сделай мы этого — трудно даже спрогнозировать, как далеко могли зайти задержки с выпуском очередных номеров. В итоге же за все эти несурезицы пришлось расплачиваться нашим подписчикам: абонемент на 1991 год обошелся им в 19 руб. 80 коп. против 12 рублей в прежние годы. Редакция делала все воз-

можное, чтобы как можно умереннее поднять номинал журнала, не превысив 20-рублевой отметки, но повышения цены избежать не удалось.

Мы ни на минуту не сомневались в том, что основная масса подписчиков «За рулем» не оставит свой журнал в трудное время, надеялись на активную их поддержку. Мы не ошиблись. Несмотря на прошлогодние опоздания с выпуском журнала, возросшую его цену, неурядицы с подпиской — где-то в условиях лимита ее распределяли, где-то распространяли через отделения связи без предварительного оповещения, — у «За рулем» снова большая армия подписчиков. Спасибо вам, дорогие товарищи автомобилисты! Спасибо за то, что в трудное для журнала время вы сделали выбор в его пользу.

Доверие всегда обязывает, тем более когда оно проявляется в критической ситуации. И сегодня, обращаясь со словами благодарности к нашим подписчикам, мы хотим проинформировать их о том, что делает редакция для изменения положения к лучшему. Нам удалось обрести экономическую самостоятельность, создать совместно с НАМИ лабораторию для редакционных испытаний автомобильной техники, наконец, начать выпуск первого из нескольких запланированных приложений — журнал АМС «Автомотоспорт». Все это неминуемо должно отразиться на содержании «За рулем», послужить какой-то компенсацией за его возросшую цену.

Мы намерены более активно, чем в минувшем году, касаться тех жгучих и сложных проблем, с которыми ежедневно сталкиваются автомобилисты на дорогах, автозаправках, в автосервисе, в магазинах. Это найдет отражение в новой рубрике журнала «Автомобиль и общество». Мы хотим вернуться к рейдям, выникать в истоки дефицита, держать в поле зрения черный рынок, снабжение бензином, дорожный «климат» и каким-то образом влиять на обстановку. На страницах «За рулем» в новом, расширенном варианте будет представлена информация, призванная отразить происходящие рыночные изменения в автомобильной жизни в разных ее проявлениях. Более объемно, а главное, иным по характеру предстанут перед читателями редакционные испытания автомобильной техники — ознакомительные, сравнительные и другие, которые будут осуществляться силами лаборатории.

Как и прежде, журнал будет представлять новую технику — отечественную и зарубежную, знакомить с положением дел в нашем автомобилестроении, следить за реализацией проектов «Елабуга» и других. Не останется без внимания и появление у нас в больших количествах автомобилей зарубежных марок со всеми вытекающими для их владельцев проблемами — юридическими и техническими.

Сегодня редакция ищет новые каналы воздействия на угрожающее положение с аварийностью в стране, с экологической обстановкой и одновременно решает, как наиболее эффективно помочь своим читателям при дефиците на вся и все сохранить автомобиль, самостоятельно отремонтировать его, находить выходы из безвыходных ситуаций (в этих целях, в частности, будет продолжен выходящий огромный интерес «Конкурс знатоков»).

Не представляется, конечно, возможным даже бегло перечислить здесь, что намечается, что будет реализовано в 12 номерах «За рулем» 1991 года, но мы надеемся, что журнал будет нести нашим читателям нужную информацию, что он их многому научит и даст пищу для размышлений. Словом, мы постараемся сделать все, чтобы «За рулем» остался вашим верным другом и помощником.

«АПЕКС» ДЛЯ СЕЛА

Производственная фирма «Апекс» советско-американского предприятия предложила интересную конструкцию универсального внедорожного транспортного средства (УВТС). Этот небольшой двухместный полноприводный автомобиль подойдет многим сельским жителям и владельцам садовых участков. Он оснащен лицензионным (для кукурузных мотоблоков) одноцилиндровым четырехтактным двигателем рабочим объемом 330 см³, расположенным над передней осью, а также двумя коробками передач — основной и дополнительной, объединенными в одном корпусе (дополнительная позволяет работать в диапазоне скоростей от 1 до 12 км/ч). В общей сложности универсальный «Апекс» (так назвали автомобиль его создатели) обладает восемью передачами для движения вперед, четырьмя — назад и располагает тремя валами отбора мощности: сзади — низкооборотный, спереди — низко- и высокооборотный.

У этой машины нет подвески, что значительно упростило ее конструкцию, в основе которой несущая рама из трубы диаметром 100 мм, выполняющая одновременно функцию защитного кожуха трансмиссии. Роль упругих элементов разделена между рамой и закрепленными консолью сиденьями. Жесткость рамы подобрана с учетом возможного скручивания.

Отметим и то, что обеспечен свобод-

ный доступ к любому агрегату машины, что заметно облегчает техническое обслуживание.

Универсальное внедорожное транспортное средство «Апекс» способно механизировать многие сельскохозяйственные работы, поскольку оно служит базовым модулем, который может оснащаться навесными орудиями — плугами, культиваторами или вспомогательными агрегатами, такими, как насос, генератор, опрыскиватель. Их размещают в пространстве за сиденьями. Там же — площадка для перевозки малогабаритных грузов, а для ручной кладки перед водителем предусмотрено багажное отделение с крышкой. К заднему валу отбора мощности можно подключать активный прицеп — тогда «Апекс» становится трехосной сочлененной машиной с шестью ведущими колесами. Кроме того, он является еще и энергоустановкой. Небольшая масса — 250 кг позволяет машине при мощности двигателя 10 л. с./7,4 кВт двигаться со скоростью до 55 км/ч.

Опытный образец, представленный на снимках, изготовлен в летнем открытом варианте, но разрабатываются также модификации с «мягким» съемным верхом и жестким закрытым кузовом. В перспективе на базе этого транспортного средства планируется создать малый городской автомобиль, машину для коммунального хозяйства.

Главное теперь в том, чтобы наладить серийное производство «Апекса». С этой целью ведутся переговоры с рядом машиностроительных заводов, один из которых — владимирский тракторный дал

свое принципиальное согласие на организацию выпуска такого автомобиля. Однако производственная фирма «Апекс» готова сотрудничать и с другими заинтересованными организациями и предприятиями. Ее адрес: 123362, Москва, ул. Свободы, д. 8/4.

**А. ЗАХАРОВ,
И. ЕРМИЛИН,**
инженеры

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
АВТОМОБИЛЯ «АПЕКС».** Общие данные: колесная формула — 4×4; число мест — 2; наибольшая скорость — 55 км/ч; масса в снаряженном состоянии — 250 кг; запас топлива — 5 л. Размеры, мм: длина — 1940; ширина — 1160; высота — 1040; колея колес — 1000; дорожный просвет — 200; размер шин — 6.70—100 или 5.00—12; наименьший радиус поворота — 4,0 м. Двигатель: число цилиндров — 1; рабочий объем — 330 см³; мощность — 10 л. с./7,4 кВт при 3600—4000 об/мин. Трансмиссия: коробка передач — двухвальная, четырехступенчатая, с муфтами легкого включения; дополнительная коробка передач — двухвальная, двухступенчатая, имеет две передачи вперед (рабочая и транспортная) и одну назад; сцепление — двухдисковое, сухое с диафрагменной пружиной и гидравлическим приводом. Тормоза: дисковые, только у задних колес, привод — гидравлический; стояночный тормоз — с приводом на задние колеса. Кузов: комбинированный, с использованием уголков из стеклопластика, резины и стали; сиденья — раздельные, откидные.

Компактный «Апекс» хорошо зарекомендовал себя вне дорог общего пользования.

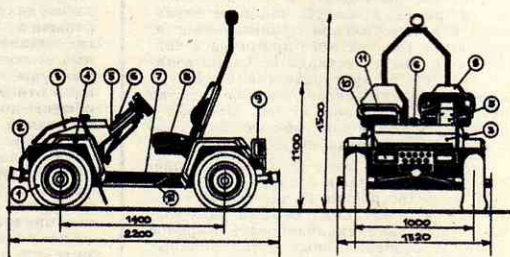


Схема УВТС «Апекс»: 1 — колесо; 2 — передний отбойник; 3 — капот с багажником; 4 — крыло; 5 — рулевая колонка; 6 — рычаги переключения передач; 7 — рама; 8 — сиденье; 9 — задний отбойник; 10 — фара; 11 — поручень пассажира; 12 — пол.



Несколько бо-
льший, чем у
«Фаворита»,
задний свес
«девятки» да-
ет ей выиг-
рыш в объеме
багажника.



Проем пятой
двери «Фавори-
та» доходит
до бампера,
поэтому за-
гружать его
легче, чем
ВАЗ-2109.

На панели
ВАЗ-2109 в
поле зрения
водителя —
только конт-
рольные при-
боры, органы
управления
вынесены на
консоль.



У «Шкоды-
136Л» верхняя
часть панели
выглядит не-
сколько пере-
груженной, но
это не сказы-
вается на
удобстве уп-
равления.

«Спутник» не-
сколько ниже
и длиннее, по-
этому кажется
динамичнее.



«Фаворит»
привлекает
более тща-
тельной про-
работкой де-
талей.

«СПУТНИК» РЯДОМ С «ФАВОРИТОМ»

Можно с уверенностью сказать, что тольяттинская «девятка» (официально на-
реченная «Спутником») популярна среди
наших автомобилистов: многие хотели бы
ее приобрести, будь у них хоть какая-то
возможность. Правда, по разным сообра-
жениям. Одни — полагая, что станут
обладателями современного автомобиля,
модного даже по западным меркам. Дру-
гие — в надежде на высокий технический
уровень изделия (известно ведь, что в его
доводке участвовала знаменитая фирма
«Порше»). Третьи — просто потому, что
это прямой потомок «Жигулей», нашего
многолетнего признанного лидера.

В своих суждениях автомобилисты ча-
ще всего безапелляционны, но с этим
прекрасно уживается острая любознатель-
ность. Та самая, которая заставляет
интересоваться: а как выглядит по-
наряженный мне автомобиль рядом с со-
братьями-конкурентами?

Учитывая это, мы решили провести
небольшое сравнительное опробование
(с числом потребительских позиций) двух
машин: нашей ВАЗ-2109 «Спутник» и че-
хословацкой «Шкода-136Л-фаворит». Вы-
бор аналога не случаен.

Обе машины не только принадлежат к
одному классу, но и тождественны по

ИСПЫТЫВАЕТ За рулем

основным признакам: переднеприводная
компоновка с поперечно расположенным
двигателем, пятидверный кузов типа «хэтч-
бек». Много общего и в художествен-
ном стиле, облике автомобилей.

Было и еще одно соображение. Можно,
разумеется, подобрать для сравнения ка-
кое-нибудь незаурядное изделие одной из
прославленных фирм, заводом превосхо-
дящее нашу «девятку» по техническим
параметрам и, соответственно, по цене
на мировом рынке. В таком сопоставле-
нии тоже есть определенный смысл. Но
в данном случае хотелось найти аналог,
близкий во всех отношениях, в том числе
и по цене, и по времени рождения, и по
социально-экономическим условиям,
в которых это рождение происходило.
Поэтому «Фаворит» оказался как раз тем
образцом, который нужен.

Начнем с общего впечатления от сравни-
ваемых машин (их внешний вид предстает
на 1-й стр. обложки). На первом
этапе массового распространения кузовов
типа «хэтчбек» преобладал стиль плоских
поверхностей, подчеркнuto «рубленых»

объемов, яркий представитель которо-
го — «Фольксваген-гольф» первого по-
коления. И хотя уже тогда чувствовалось,
что внешность автомобиля неизбежно
будет совершенствоваться в направлении
скругленных, аэродинамически выгодных
форм, наши художники оставались в плену
раннего авангардизма, кое в чем доведя
его до крайности. Получился кузов с
современным клиновидным силуэтом, но с
подчеркнутой «огранкой» поверхностей;
острословы довольно метко окрестили его
«зубилом». Ныне, в модификации ВАЗ-
21093 (именно ее мы использовали в тесте)
вид машины существенно облагородили,
изменив облицовку радиатора, капот и
передние крылья. Но известная зритель-
ная неуравновешенность сохранилась.

«Фаворит» в этом отношении благопо-
лучнее. Стиль его в общем тот же, но
без чрезмерности, с хорошими зритель-
ными пропорциями. Внешний вид более
цельный, чему немало способствует от-
сутствие лишней линии, нарушающих един-
ство поверхностей кузова. Вот хотя бы
капот: он доведен до лобового стекла,
поэтому вся зона перед стеклом выглядит
«чистой». Словом, автомобиль производит
впечатление крепко сбитого и вызывает
доверие к себе. Здесь стоит упомянуть,

что его облик создали дизайнеры итальянской фирмы «Бертоне».

Но когда начинаешь не только разглядывать машину, но и пользоваться ей, тем самым расширяя свои наблюдения, первоначальное впечатление несколько меняется. «Девятка», без сомнения, сделана солиднее — и по конструктивным элементам кузова, и по деталям интерьера. Возьмем для примера двери. У «Фаворита» они заметно тоньше; выигрывает — соответственное увеличение ширины салона (габаритная ширина сравнимых автомобилей одинакова — 1620 мм). Но тонкая дверь неизбежно получается ослабленной, «хлипкой», а при нашей эксплуатации это очень существенно. Примерно теми же словами можно охарактеризовать обивку дверей, а также пластмассовые детали их отделки, хотя по форме они довольно симпатичны.

Здесь уместно небольшое обобщение. Отмеченная разница типична для рассматриваемых машин (далее мы проиллюстрируем ее еще несколькими примерами). И дело не в пристрастиях наших и чехословацких разработчиков, а в нежесткости объективных условий. Как ни ориентируются конструкторы ВАЗа в первую очередь на зарубежный рынок (порой с явным ущербом для отечественных потребителей), все же они остаются, как говорится, нашими людьми. А автомобильные строители из ЧСФР изначально знают, что их машины «обременены» ездить по очень хорошим дорогам, и это обстоятельство неизбежно отражается в конструкции.

По этой причине, кстати, провести объективное сравнение машин вообще оказалось сложно. Где это делать: использовать наши щедрые дороги или искать свежее проложенные участки магистралей? Вопрос не праздный. Мы привыкли охватывать пластиковые интерьеры своих машин последнего поколения: дескать, все трещит, вибрирует, хлопает. Но, как утверждают профессиональные испытатели, которым довелось побывать за границей, та же «девятка» на европейском автобане ведет себя тихо и благопристойно, а у многих западных красавцев на наших дорогах (это уже по собственному опыту) пластмассовая обивка «разговаривает» не менее оживленно.

Возвращаясь к нашему тесту, надо сказать, что по шумоизоляции салоны «девятки» и «Фаворита» примерно одина-

ковы, но более солидная обивка нашей машины явно прочнее и надежнее. Да и чисто психологически ощущение этой солидности — далеко не последнее дело.

Несколько слов о характере звуков, исходящих от самой обивки. Если всякого рода стуки и потрескивание — это вопрос прочности деталей и качества сборки, то резонансные вибрации представляют особую проблему. С этим и у нас, и у «Фаворита», и у многих зарубежных моделей дело обстоит не лучшим образом. Вибрационная доводка — работа специфичная, сложная, требующая большого опыта и материальных затрат. На этом полище традиционно отличается, например, фирма «Фольксваген», но получаемый результат сказывается и в цене машин.

Продолжая разговор об интерьере, отметим интересный факт. Посадка на переднее сиденье «девятки» не очень удобна: расположено оно глубоко, приходится сгибаться и к тому же пачкать брюки о порог. Садиться в «Фаворит» намного удобнее. В чем дело? Несложные замеры показали следующее. Сиденья у обеих машин, как ни странно, расположены на одной высоте, но у «девятки» оно изрядно смещено к центру машины. Видимо, такое решение было вынужденным: сначала сделали (или купили?) рулевой механизм, а потом уж размещали водительское сиденье. Вот оно и оказалось далеко от входа. Чтобы сесть, нужно «внедриться» глубоко в салон, а это создает иллюзию проваливания вниз, да и ногу от наружной поверхности порога не уберечь. Что-либо изменить, видимо, уже нельзя, но в дальнейшем конструкторам надо бы иметь в виду, что при компоновке человек важнее рулевого механизма.

Сюда же примыкает еще одно замечание. «Девятка» ниже, чем «Фаворит», притом заметно — на 80 мм. Соответственно ниже и потолок в салоне, поэтому сколько-нибудь высокий головной убор придется снимать. Казалось бы, можно потерпеть, поскольку уменьшение габаритов автомобиля — это снижение расхода топлива вследствие улучшения аэродинамики. Но это в теории, а на практике «девятка» потребляет несколько больше бензина, чем «Фаворит». Можно, значит, находить оптимальные технические решения, если проявлять к этому больше внимания.

В чем «Фаворит», с наших потребительских позиций, безусловно проигрывает — это в возможностях для перевозки груза. Еще раз посмотрим на размеры машин. Передний свес у них почти одинаков, Расстояние между осями — тоже (соответственно очень близки размеры салона). Общая же длина автомобилей отличается на 190 мм, и вся эта разница приходится на величину заднего свеса. Проще говоря, багажник у «Фаворита» почти на 20 сантиметров короче, что весьма существенно. При городской езде и загородных поездках для отдыха это куда ни шло, но если машина используется для хозяйственных дел — плохо. При этом незаметен какой-либо выигрывать в маневренности, скажем, при постановке на стоянку. Единственное, что хорошо у багажника «Фаворита» — его крышка, иными словами — пятая дверь. Она доведена почти до бампера, и груз не надо перетаскивать через довольно высокий борт, как у «девятки».

Следующий объект нашего внимания — моторный отсек. У «Шкоды» он сплани-

рован очень аккуратно, обеспечен хороший доступ к узлам, нуждающимся в уходе и контроле. Но конюшня «делать подешевле, применительно к хорошему дорогам» проявилась и здесь. При езде по грязи двигатель забрызгивается больше, чем у ВА3-2109; вероятно, это обстоятельство конструкторы не считали особенно важным. Перегородки, отделяющей моторотсек от полки под лобовым стеклом, здесь нет, и дорожная грязь падает даже на мотор стеклоочистителя. Может быть, поэтому коробку предохранителей поместили в салоне под вещевым ящиком, куда добраться довольно трудно.

И если уж мы вернулись в салон, упомянем о рабочем месте водителя. Щитки приборов у обеих машин примерно равноценны по читаемости и объему выдаваемой информации, но у «Фаворита» одна странность: на щитке расположены часы, по размеру циферблата одинаковые со спидометром. Вряд ли есть смысл так расточительно использовать удобное место. И еще: приборы почти не прикрыты защитным козырьком, поэтому в темноте они ярко отражаются в стеклах дверей. Оформление рулевых колес не вызывает нареканий. Существенно, что у ВА3-2109 от среднего до крайнего положения нужно повернуть руль на полтора оборота, у «Шкоды» — на два с половиной. То есть управление у «девятки» более «острое», что больше подходит водителям со спортивной манерой езды. Наконец, о рычаге переключения передач. У «Фаворита» принята традиционная схема его перемещения: пятая передача — вправо и вперед, задний ход — вправо и назад. У ВА3-2109, как известно, схема несколько иная, а мотивировка разработчиков по этому поводу не очень вразумительна.

Еще одно наше замечание касается езды во время дождя. У «Фаворита» нет водосточных желобков над дверными проемами, поэтому приоткрывание стекла чревато тем, что вода устремляется в салон. Зато заслуживает похвалы система принудительной вентиляции салона: весьма эффективна.

Букаемло несколько слов о ходовых качествах сравниваемых машин. Говорить кратко о столь важных вещах приходится потому, что по скоростным и динамическим свойствам, по управляемости, экономичности и во многих других отношениях автомобили довольно близки. Разумеется, к каждой машине нужно хоть немного «присидеться», но это уже иной вопрос, не связанный с объективными техническими характеристиками.

Общий же вывод таков. Обе машины — не бог весть какое достижение автомобильной техники, но они на это и не претендуют. Своему скромному месту в мировой «табели о рангах» эти модели, видимо, вполне соответствуют, причем каждая с учетом своих задач. Но множество отличий — по большей части в мелочах — свидетельствует по крайней мере о том, что наши конструкторы далеко не исчерпали выбор оптимальных решений, которые делают машину удобной и привлекательной в пользовании. Впрочем, ВА3 еще довольно молод, а то, что принято называть конструкторской школой, приходит с возрастом. Было бы жальнее.

Сравнительное опробование «Спутника» и «Фаворита» проведено сотрудниками научно-исследовательского лаборатория НАМИ — «За рулем»

Краткая техническая характеристика автомобилей, участвовавших в тесте

Параметр	ВА3-21093	«Шкода-136Л»
Масса, кг	915	840
Габаритные размеры, мм:		
длина	4006	3815
ширина	1620	1620
высота	1335	1415
База, мм	2460	2450
Размерность шин	165/70R13	165/70R13
Рабочий объем двигателя, см ³	1499	1289
Мощность, л. с./кВт	70/52	63/46
Максимальная скорость, км/ч	155	150
Время разгона с места до 100 км/ч, с	14,5	14,2
Расход топлива, л/100 км:		
при 90 км/ч	5,9	5,2
при 120 км/ч	8,0	7,2
в городском цикле	8,6	7,4

ИНОМАРКИ ЕДУТ К НАМ

Стать владельцем иностранного автомобиля у нас хотят многие. И не только ради удовлетворения собственного тщеславия или желания выделиться. Заграничная машина, пусть даже подержанная, с точки зрения потребителя, лучше: экономичнее, комфортабельнее, долговечнее, а главное, надежнее. Пусть «Мицубиси-кордия-ИксП» девятилетней давности имел такую же 12-месячную гарантию, что и ВАЗ-21011. Но у японского автомобиля крепкий кузов и хороший запас надежности. И можно быть уверенным, что в течение гарантийного срока у него не пришлось заменять амортизаторы, электронный блок или коробку передач.

За рубежом подержанный автомобиль дешевле. Что делать с отслужившими свое «ниссанами», «опелями», «фордями» — сегодня большая проблема для многих стран. Прежде чем пустить списанную машину на переплавку, надо ее разобрать: покрышки, аккумуляторы, сиденья, стекла, пластмассы, алюминиевое литье, сталь должны пойти в дальнейшую переработку разными путями. И вся эта разборка — в основном дорогой, ручной труд. И вот порой выгодней продать машину за очень скромную цену, чем заниматься дорогим «расчленением».

Доступные цены в общем не плохой «автотуризм», поскольку в последнее время таможенная пошлина сделала свое дело — иномарки стали по карману и советскому потребителю. Неудивительно, что во Владивостоке или Находке каждый десятый автомобиль — из Страны восходящего солнца. Схожая картина и в других портовых городах. Взять Калининград. Возвращаясь из плавания, рыбаки и моряки везут из-за границы купленные на заработанную валюту подержанные машины. Палуба одного из таких кораблей, прибывших на родину в Калининградский морской рыбный порт, с пополнением личного автопарка представляла здесь на снимке фотохроники

ТАСС. А сколько в год приходит кораблей с таким грузом?

Естественно напрашивается мысль — а не закупать ли подержанные машины централизованно, причем не какие попало, а наиболее пригодные для наших условий модели? В этом случае проще решилась бы задача с сервисом и запасными частями. Эта идея отчасти уже реализуется. Так, в Вильнюсе открылось совместное предприятие «Балтик Ауто». Оно продает за валюту бывшие в употреблении «Форд-сверра» (5100 долларов), «Опель-рекорд» (5230 долларов), «Ауди-80» (3280 долларов). Но не только продает, но и обязуется осуществлять полное их техническое обслуживание по схеме: детали — за валюту, ремонт — за рубли.

Тем же путем идет и совместное предприятие «Логоваз». Оно предлагает государственным и совместным предприятиям, кооперативам и частным лицам «мерседес-бенцы» выпуска 1980—1989 гг., прошедшие специальную техническую диагностику, предпродажную подготовку. Владельцы этих автомобилей могут рассчитывать на послегарантийный ремонт, который организован в Москве, Ленинграде и Днепропетровске.

Ну что ж, дело хорошее, но валюту имеет, увы, далеко не каждый. Правда, владельцы иностранных подержанных машин перепродают их, но уже за рубли. Выходит, есть шанс! Но какой? По данным еженедельника «Бизнес и банки», на 20 августа 1989 года во Владивостоке на черном рынке японские автомобили, бывшие в употреблении, ценились от 20 до 60 тысяч рублей.

Пока редакция не располагает официальными данными о том, сколько заграничных машин «бе-у» ежегодно пополняет наш парк. Видимо, порядка десяти тысяч в год, а может чуть больше. Но «привоз» есть. И этот факт, надеемся, не остался незамеченным в Минавтосельхозмаше СССР, соответствующие службы которого ведут ремонт и обслуживание многострадального автомобильного парка страны. Мы же в свою очередь планируем в наступившем году посвятить этой, ставшей нынче актуальной теме несколько статей. Как приобретаются подержанные зарубежные машины, порядок их постановки на учет и последующей продажи. Это один большой вопрос. А если представится случай, как и что выбрать, где обслужить или отремонтировать покупку.

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Госавтоинспекция СССР по уже сложившейся традиции предоставила редакции сведения, отражающие состав парка легковых автомобилей, прицепов к ним, мотоциклов, мотороллеров, мотоциклов, находящихся в индивидуальном пользовании. В их число не вошли мопеды и мотовелосипеды, а также непоставленные на учет мотоциклы. Сведения ГАИ приведены по состоянию на 1 января 1990 года. В скобках — данные о парке личных транспортных средств на селе.

Легковые автомобили 15 914 563
(5 378 221), в том числе:

ВАЗ-965, ВАЗ-966, ВАЗ-968 и модификации 2 507 367 (866 964)
ВАЗ-1102 и модификации 7 473(920)
ВАЗ-2101, ВАЗ-2102, ВАЗ-21011, ВАЗ-2103, ВАЗ-2104, ВАЗ-2105, ВАЗ-2106, ВАЗ-2107 и модификации 6 863 537 (2 119 271)
ВАЗ-2108, ВАЗ-2109 и модификации 361 047 (84 488)
ВАЗ-2121 413 794 (213 874)
ВАЗ-1111 505 (14)

«Москвич-408», «Москвич-412», «Москвич-2138», «Москвич-2140» и модификации 4 236 494 (1 650 892)

«Москвич-2141» и модификации 54 546 (8 737)

ГАЗ-24 и модификации 403 538 (94 374)
ГАЗ-24-10, ГАЗ-3102 и модификации 62 059 (10 562)

УАЗ-469, УАЗ-3151 и модификации 65 347 (28 878)

Прочие модели 938 856 (299 247)

Мотоциклы, мотороллеры и мотоциклы в том числе: 16 422 161 (8 870 569),

М-61, М-72 и ИМЗ всех моделей, К-750, «Днепр» и КМЗ всех моделей 3 054 731 (1 796 711)

К-175, «Восход» и модификации 2 915 443 (1 645 681)

ИЖ-49, ИЖ-56, «ИЖ-Юпитер», «ИЖ-Планета» и модификации 5 309 009 (3 024 065)

Прочие модели 3 641 430 (1 851 484)

Мотороллеры и мотоциклы всех марок 1 501 548 (552 628)

В 1989 году технический осмотр прошло 14 280 194 автомобиля, в их числе 4 802 207 принадлежащих жителям сельской местности. Исправных автомобилей оказалось 13 191 103 (4 407 771). Количество списанных легковых машин за год составило 35 407 (14 682).

Вызывает тревогу число транспортных средств с повышенной токсичностью отработавших газов. Всего их выявлено 1 267 573, в том числе 787 752 находящихся в индивидуальном пользовании. В этой связи запрещена эксплуатация 577 765 автомобилей, в том числе 368 514 в индивидуальном пользовании.



КОЛЕСО

МОСКВА. Широкий выбор новых зарубежных легковых автомобилей предлагает покупателям совместно предприятие «Ивак». На демонстрационных стендах, расположенных в столичном магазине «Автомобиль», оно выставило «Мицубиси-пајеро» и «Форд-скорпион». Предприятие готово продавать машины «Волво» моделей «240», «244», «245», а также «740», «мерседес-бенцы» моделей «190» и «230».

Короткобазный японский джип «Мицубиси-пајеро» с V-образным трехлитровым двигателем мощностью 148 л. с. Его цена 19 800... долларов. Кстати, и за другие машины, о которых шла речь выше, надо платить твердой валютой.



В конце минувшего года в Tallinn открылось представительство американской автомобильной корпорации «Крайслер».

Одно из крупнейших в стране московское межотраслевое транспортно-производственное объединение «Мосавототранс», существовавшее 33 года, преобразовано в концерн.

Горьковский завод автомобильный завод пригласил к сотрудничеству на взаимовыгодных условиях предприятия и организации, с тем чтобы в 1994 году начать производство нового легкового автомобиля ГАЗ-3105.

Львовский завод автобусный завод разрабатывает для междугородной машины ЛАЗ-4207 подъемник, позволяющий инвалидам на креслах-каталяках везжать в салон.

С помощью немецкой фирмы «Виртген» реконструирована дорога длиной 22,6 километра, ведущая из Москвы в аэропорт «Домодедово». Теперь это современный автобан с проезжей частью шириной 12 метров, имеющий отличное покрытие и современное оборудование.

Большую часть японских автомобилей «Ниссан-сани» и «Ниссан-микро» закупило для своих шахтеров предприятие «Облхемеровуголь», недавно взятое в аренду трудовым коллективом.

ЗАПОРОЖЬЕ. Коллектив автомобильного завода «Коммунар» работает над созданием модификаций переднеприводной модели «Таврия». Одна из них — машина ЗАЗ-1105 с пятидверным кузовом типа «хэтчбек». О сроках начала серийного производства пока говорить преждевременно.

ПЯТИГОРСК. Завод «Импульс» в 1991 году начинает серийный выпуск автомобильного дозиметра ДВГ-04В для измерения в салоне автомобиля доз гамма-излучения от 10 до 100 мкР/ч, а также обнаружения радиационного загрязнения местности и транспортных средств. Дозиметр может быть размещен под приборным щитком автомобиля любой марки или использован при контроле степени загрязненности различных частей автомобиля и окружающей местности. Дозиметр рассчитан на питание от автомобильной бортовой сети или четырех гальванических элементов А-316. Ориентировочная цена 250 рублей.

ДЬОР. Фирма «Раба» (Венгрия), известная у нас как поставщик задних мостов для автобусов, а также грузовиков, подписала соглашение о создании совместного предприятия с корпорацией «Дженерал моторс». Новая фирма, 67% капитала которой — американские, построит в венгерском городе Сентготтард завод и с марта 1992 года начнет выпуск легковых автомобилей «Опель-кадет» и двигателей к ним. План — 15 тысяч машин и 20 тысяч моторов в год.

ЛУЦК. Опытный образец ЛуАЗ-13021 — это пикап на удлиненном шасси хорошо известного луцкого джипа. Машина рассчитана на перевозку 300 килограммов груза в кузове и 450 килограммов в буксируемом одноосном прицепе. Очень привлекательная для сельских жителей модификация пока существует лишь в виде экспериментальных образцов. О начале серийного производства говорить рано — завод нуждается в серьезной реконструкции и может выпускать в год около 16 тысяч машин.

ЭЛЬКАРТ-ЛЕЙК. Здесь состоялся дебют советского спортсмена в американских кольцевых автомобильных гонках. Трехкратный чемпион СССР победитель Кубка дружбы 1989 года Виктор Козанков выступил в одном из этапов национального чемпионата США. Он стартовал в заезде машин формулы «В1» (с двигателями «Фольксваген») на автомобиле «Ральф-РТ5» (1600 см³, 195 л. с.) гоночной команды «Транстек».

В ходе заезда советский гонщик пробился на седьмое место, причем по времени прохождения одного круга (трасса «Роуд Америка» длиной 6437 метров) проигрывал лидеру секундополторы. Если учесть, что наш гонщик впервые сел за руль совершенно незнакомого ему гоночного автомобиля, то этот результат весьма неплох. По мнению специалистов, Виктор Козанков, сильнейший на сегодня гонщик СССР, выступающий на «формулах», мог бы в 1991 году успешно стартовать в чемпионате Европы на машинах формулы 3.



Виктор Козанков готов к стартам и в Европе.

МОСКВА. В начале 1991 года ожидается завершение работы Европейской экономической комиссии ООН по обновлению Международной Конвенции о дорожном движении и сигналах. В связи с этим коллегия МВД СССР приняла решение подготовить проект нового текста Правил к ноябрю 1991 года.

В новых Правилах предполагается упорядочить нормативные акты различного уровня — от законов и ГОСТов до ведомственных инструкций, действующих в сфере дорожного движения. По оценкам специалистов, сейчас их насчитывается более четырехсот. Будет также определен правовой статус Правил. Сегодня это подзаконный

акт, утверждаемый МВД СССР, а ответственность за нарушение его положений устанавливается законодательством СССР и союзных республик. Необходимо устранить это противоречие, сохранив, вероятно, статус Правил как единого общесоюзного акта с правом союзных республик вносить в них изменения, отражающие национальные и региональные особенности. Предлагается также ввести в Правила новые разделы: «Движение в жилых зонах», «Движение колонн», «Обязанности работников ГАИ при осуществлении контроля за дорожным движением» и ряд других.

Новый подготовленный проект Правил будет опубликован в печати.



Вот такие машины «Опель-кадет» через год начнет выпускать новый венгерский автомобильный завод.



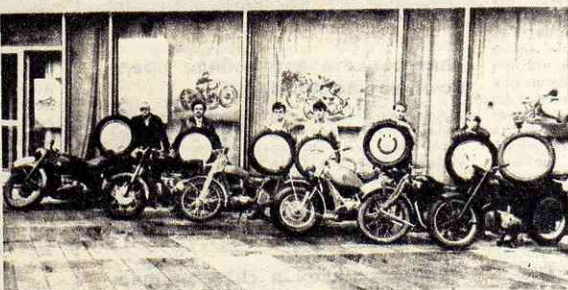
ЛуАЗ-13021 — видит око, да покупатель не берет.

ТОЛЬЯТИ. Начало производства автомобилей ВАЗ, оснащенных электронной системой управления питанием по лицензии «Дженерал моторс» (ЗР, 1992, № 12), планируется на 1992 год. Такими системами будут оснащаться модели ВАЗ-2107, «2108», «2109», модернизированная «Нива», а также автомобили перспективного семейства ВАЗ-2110. Эту информацию сообщил заводской многоотраслевой «Волжский автостроитель» заместитель начальника управления проектирования двигателя ИТЦ ВАЗа Ю. М. Пашин.



Под капотом ВАЗ-2107 и ряда других моделей этой марки в 1992 году появятся электронные устройства, которые сделают двигатель менее токсичным и более экономичным.

МИНСК. Первую в Белоруссии выставку антикварных мотоциклов организовали центр самодеятельного технического творчества «Немига» и минский клуб антикварных мотоциклов при участии Минского моторовоза. Свои машины показали клубы Риги и Вильнюса. Экспонировались мотоциклы выпуска 1927—1955 гг. производства СССР, США, Великобритании, Германии, Франции, Бельгии, Чехословакии. Многие конструкции, широко известные в свое время, посетители выставки увидели впервые.



Участники выставки со своими мотоциклами.

ДНЕПРОПЕТРОВСК. К услугам автолюбителей здесь — станция технического обслуживания «запорожцев», построенная по польскому проекту. На СТО делают срочный, текущий и капитальный ремонт, включая окраску машин, вулканизуют шины и т. п. Станция оборудована очистными сооружениями, благодаря которым ее стоки не попадают в ливневую канализацию.

В комплекс СТО входят также магазины по продаже автомобилей ЗАЗ и запасных частей. Ввод крупной станции заметно расширил возможности фирменного сервиса, позволил ему оперативнее удовлетворять запросы клиентов.



Станция обслуживания автомобилей ЗАЗ в Днепропетровске.

БУДАПЕШТ. По решению венгерского правительства с 1992 года все новые автомобили должны оснащаться каталитическими нейтрализаторами отработавших газов. На выбросы автомобильных двигателей сегодня в республике приходится 80% общего загрязнения окружающей среды.

БРАЗИЛИЯ. Две торговые фирмы «Лада ду Бразил» и «КамАЗ ду Бразил» начинают импорт советских автомобилей. На 1991 год планируется ввезти 40 тысяч легковых машин и 6 тысяч грузовых. Президент страны Ф. Колор де Мелло лично испытывал советскую «Ладу». Это неудивительно — он в прошлом постоянный участник ралли.

МОСКВА. Ликинский автобусный завод подписал предварительное соглашение с фирмой «Цанрадфабрик» из ФРГ о кооперации в оснащении автобусов ЛиАЗ-5256 современными узлами трансмиссии. В случае реализации этого проекта ЦФ поставит передние и задние оси для опытной партии ликинских автобусов.



ЛиАЗ-5256, для которого очень подходят оси фирмы ЦФ.

ЛОНДОН. Премьеры каких новых моделей следует ожидать в 1991 году? Хорошо информированный английский журнал «Отокар энд мотор» называет их: ВМВ-400, «Пежо-105», «СЕАТ-тоledo», «Ситроен-Фикс» и ряд других машин. Увы, в их числе не названы ВАЗ-2110 и «Москвич-2142».

ЧАНЧУНЬ. Китайская Народная Республика с 1994 года намерена выпустить «Фольксваген-гольф». Автомобильный завод в Чанчуне закупил в США оборудование, на котором предполагается изготавливать ежегодно 300 тысяч «гольфов». Этот завод первым в Китае начал выпуск грузовиков — машин «Цзефан» по типу ЗИС-150.

ЛЬВОВ. Впервые в нашей стране прошел финал личного чемпионата мира в мотогонках по гравейной дорожке среди юниоров. Участников соревнований принимал реконструированный стадион спортивного клуба армии во Львове. Тысячи зрителей стали свидетелями триумфа 21-летнего гонщика из Англии Криса Льюиса, который выиграл все свои заезды, кроме одного. В этом единственном чемпион уступил Рене Аасу из Эстонии, занявшему второе место. Бронзовым призером стал швед Тони Рикардссон.

СТАВРОПОЛЬ. Недавно созданная торговая фирма «Автомобили» провела заседание совета директоров своих предприятий, созданных уже в шести союзных республиках. Фирма, специализирующаяся на продаже автомобилей «Москвич» и запасных частей к ним, в то же время стремится наладить выпуск дефицитных деталей (в г. Черкеске, например, готова линия по производству лобовых стекол) и расширить сферу услуг для автолюбителей. Ведущие в составе фирмы торговые предприятия Ставропольского края уже продают автомобили с одной временной выдчей, техпаспорта и номерных знаков, избавляя своих клиентов от необходимости обращаться за этим в ГАИ.

Совет директоров «Автомобилей» рассмотрел планы расширения своей торговой сети по стране, организация фирменного обслуживания автомобилистов.

КАИР. Из 113 стартовавших в ралли «Фараоны-90» экипажей до конечного пункта контроля времени добрались только 49, меньше половины. Советская команда, выступавшая на грузовых автомобилях КамАЗ, пришла на финиш без потерь. Основной экипаж И. Таммека — Ю. Анупольд — Э. Пирисалу был четвертым, а экипаж зачетной техники В. Марченко — А. Кузьмин — Е. Харламов — шестым. Благополучно финишировала и машина сопровождения.

Итак, кубок за четвертое место уехал в Набережные Челны.

Подробный репортаж о ходе ралли будет опубликован в № 1 нашего приложения «Автоспорт».

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Можно ли самостоятельно подготовиться и сдать экзамены в ГАИ без курсовой подготовки?

Во многих регионах страны ошущимо возросла потребность в обучении на курсах по подготовке водителей индивидуального транспорта, и существующие учебные организации, оказалось, не могут удовлетворить всех желающих.

В связи с этим Главное управление ГАИ МВД СССР в своем инструктивном письме от 21 мая 1990 года «О некоторых изменениях в деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений ГАИ» предложило расширить круг лиц, допускаемых к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «А» и «В» экстерном, то есть без обучения на курсах. В документе подчеркивается, что при решении вопроса о допуске желающих к сдаче экзамена экстерном работники ГАИ не должны требовать предъявления каких-либо ходатайств или отношений с места работы. Также указывается, что руководители Госавтоинспекции на местах должны проявлять больше самостоятельности и инициативы в этой работе.

Существовал ли русский «Рено»?

Да, существовал. В 1916 году Россия начала строительство шести автомобильных заводов. Среди них — и дочернее предприятие французской фирмы «Рено» в Рыбинске. Правление же завода и инструментальный отдел размещались в Петрограде. И завод и отдел не удалось достроить. Первый в виде корпусов и неполного комплекта оборудования впоследствии дал начало Рыбинскому моторному заводу. Предприятие же в Петрограде в годы советской власти вошло в состав завода «Красный Октябрь», который в период 1930—1939 гг. выпускал мотоциклы.

Каков порядок уплаты налога с владельца транспортного средства и взимается ли штраф в случае просрочки платежа?

Указом Президиума Верховного Совета СССР установлено, что сроки уплаты налога с владельцев транспортных средств и других машин и механизмов устанавливаются исполнительными комитетами районных, городских и районных в городах Советов народных депутатов.

В соответствии с инструкцией Минфина СССР от 4 августа 1988 года о порядке исчисления и уплаты налога с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, уплата налога производится до регистрации, перерегистрации или при годовом техническом осмотре транспортных средств. Во всех этих случаях

их владельцы обязаны предъявлять в ГАИ квитанции об уплате налога.

Налог взимается за полный год, однако если транспортное средство приобретено во втором полугодии, то новый владелец при его регистрации уплачивает половину суммы.

В тех случаях, когда технический осмотр проводится раз в два года, владелец обязан ежегодно в установленный срок уплатить налог, а при техническом осмотре предъявить квитанции как за текущий, так и за предыдущий год.

За просрочку платежей начисляется пеня в размере 0,1% с суммы задолженности за каждый день просрочки. Просроченный налог взимается с владельцев транспортных средств не более чем за два предшествующих года. Перечет неправильно произведенного налогообложения допускается также не более чем за два года.

Какого цвета автомобили предпочитают американцы?

Американская химическая компания «Дюпон», в чей производственной программе автомобильные лаки играют заметную роль, утверждает, что в США наиболее популярны за последнее время белый и красный цвета и их оттенки. Покупатели же спортивных машин все чаще останавливают выбор на черном.

Сколько людей в системе фирменного сервиса ВАЗа?

В заводской сети технического обслуживания автомобилей ВАЗ сегодня занято 73,5 тысячи человек. К 2000 году их число превысит 100 тысяч.

Когда впервые был проведен конкурс «Грузовик года» и какие модели стали его лауреатами?

Инициаторами проведения конкурса «Грузовик года» выступили в 1976 году Э. Франк, издатель специализированного британского журнала «Трак» (грузовый автомобиль), и П. Кеннет, его главный редактор. Первым обладателем почетного титула по опросу европейских журналистов стал в 1977 году английский автомобиль «Седдон-Атkinson-200». В последующие годы лауреатами были названы: 1978 — МАН-19-280 (ФРГ); 1979 — «Вольво-Ф7» (Швеция); 1980 — МАН-19-321 (ФРГ); 1981 — «Лейланд-Т45-роудтрейн» (Англия); 1982 — «Форд-карга» (Англия); 1983 — «Рено-1260» (Франция); 1984 — «Вольво-Ф10» (Швеция); 1985 — «Мерседес-Бенц» серий 709—1120 (ФРГ); 1986 — «Вольво» серий ФЛ6,7,10 (Швеция); 1987 — МАН серий 19-292 и 19-362 (ФРГ); 1988 — ДАФ-95 (Голландия); 1989 — «Скания» серии 3 (Швеция).

Дороги и улицы наши всегда были небезопасны, но то, что в последние годы на них творится, все больше напоминает гигантское стихийное бедствие. Статистика ГАИ, бесстрастно фиксирующая наши потери на дорогах, недавно была доступна лишь узкому кругу посвященных и потому спокойной множилась в кабинетной тиши. Теперь она известна всем и, что поразительно, никого, похоже, всерьез не волнует. А ведь по цифрам, ее наполняющим, за которыми ежегодно десятки тысяч утраченных жизней, она во много раз превосходит фронтные сводки о потерях во всех «горячих точках» планеты, где нашим воинам пришлось исполнять «интернациональный долг» в последние четыре десятилетия...

Воскресный вечер. На сегодня, кажется, все дачные дела переданы, пора домой. Соседи тоже, смотрю, собираются — расписание электричек просматривают. Поглядывая на меня, думаю, наверное: как ему хорошо и удобно — посадил своих в машину и без хлопот от крыльца до подъезда московского. Что говорить — автомобиль!

Да, сегодня утром... Выхел из Москвы, погода была отличная — солнце, тепло, хотя и поздний сентябрь. Километрах в пятнадцать от кольцевой дороги движение неожиданно для этого времени застопорилось. Ползли, еле двигаясь, километра полтора. Уже привычно в голову возникло: что-то впереди произошло. И действительно, поднависши на вершину путепровода через железнодорожные пути, увидел, как краном грузят в кузов КамАЗа то, что еще час назад называлось «Жигулями». Недалеке, уткнувшись капотом в кувет, стоял армейский грузовик. Машины ГАИ, «скорая», работники милиции фиксируют детали недавней трагедии, полукругом непрерывные зеваки, а на середине широкой трассы кто-то под белой протыней. Еще тогда, проезжая в медленном, почти ритуальном потоке мимо очередной дорожной драмы, помню подумал: и это сейчас — светлым днем на почти свободном шоссе! Что же предстает вечером, когда пойдет в Москву воскресная лавина...

По нашей местной дороге передо мной и следом спешат к основной трассе машина за машиной. Вот впереди, наконец, и она видна — широкая, по две полосы в каждом направлении, ухоженная. Перед выездом знаю — указатель: «Москва — 60». По такой дороге, да в нормальное, непикуемое время за час дома был бы. Но сегодня воскресенье, и на магистрали, которая сама из-за дождя и ранних сумерек почти не видна, слева сплошной лентой белые огни фар, а справа — красные габариты сотен устремившихся в Москву машин. Вижу их и понимаю, что впереди меня ждут несколько десятков мучительных километров.

Набрав воздуха, как ныряльщик за жемчугом, окунаюсь в мутный от поднимаемой колесами воды и пока еще не сплошной поток «жигулей», «москвичей», «волг». Внедрился удачно, никого не «толкая», стрелка спидометра установилась на отметке «80» — вполне приличный для таких условий темп.

Нет, долго «дремать» не дают. Буквально телом чувствую, как в спину

МАДИ — ШЕСТЬДЕСЯТ

В конце минувшего года отметил свое 60-летие наш крупнейший автомобильный вуз — Московский автомобильно-дорожный институт. Ни мало ни много — 45 тысяч специалистов окончили эту высшую школу, пользующуюся известностью не только у нас в стране.

Какую бы сторону нашей многообразной автомобильной жизни мы ни затронули — автомобильные и пассажирские перевозки, дорожное хозяйство, работу предприятий и институтов автомобильного профиля, — везде среди инженерно-технического и руководящего персонала встретим людей, не без гордости называющих себя «мадишниками». У «За рулем» давние творческие связи с МАДИ. Среди тех, кто делал и делает журнал, тоже выпускники этого вуза. От имени редколлегии и редакции, от имени наших читателей мы поздравляем 12 тысяч преподавателей, студентов и сотрудников Московского автодорожного с 60-летием.

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

«ГОРЯЧАЯ ТРАССА», ИЛИ ВОСКРЕСНАЯ ДОРОГА ДОМОЙ

горячо дышит раскаленный радиатор «семерки», которая почти уткнулась в бампер моего автомобиля. Дальний свет фар заливает салон, полихает в зеркалах, лишая возможности нормально ориентироваться в пространстве. Справа поток, впереди тоже плотно идут машины, непонятно — куда рвется нахал. Желая разрядить обстановку, насколько можно беру вправо, но ему мало. Последний раз обдав меня дальним светом, «семерка» лихо пересекает две сплошные линии разметки и, нагло разогная, к счастью, редкие в этот час встречные машины, набирает ход. Что-то рано на этот раз началось сражение за лишние секунды и метры «дороги домой», и надо быть предельно внимательным, так как здесь уже никто тебе не помощник, кроме самого себя. Возникает, правда, иной раз мысль: инспектора бы ГАИ сюда! Но это, конечно, фантастика.

Все больше и больше автомобилей выныривает с примыкающих дорог, всплывает с грунтовок. С каждым километром ощущаешь, как уплотняется поток и как медленно, но верно сжимают тебя его динамичные тиски. Выбраться из них, миновать невозможно.

Тревожно вспыхнули впереди яркие огни стоп-сигналов, поток, как гармонь, сжался, поскрипел тормозами и совсем остановился. Что произошло не видно, но ясно: где-то там, в голове колонны что-то случилось и трасса на время замерла на многие сотни метров, а возможно и километры — сзади белые огни фар насколько глаз хватает. Пауза явно затягивается, и остается предположить, что впереди авария, которая и заблокировала дорогу.

Невеста откуда взявшаяся в этот час на дороге КамАЗу ждуть и топтаться почти на месте надоело — взревев мощным дизелем, выбросив из выхлопной трубы смрадную тучу прямо мне в лицо, водитель вырулил влево и уходит на обочину. Вращая колесами с развитым протектором как огромными жерновами, перемалывая и выбрасывая щебенку в тех, кто сзади, КамАЗ умчался вперед, оставив мне на память очередную отметину на стекле. Спасибо, что не разбил на этот раз.

Дурной пример заразителен, и, вслед за КамАЗом на обочину рванули другие машины. Не удержался от соблазна и водитель «Москвича», что долгое время дисциплинированно тянулся за мной. Он дернулся из нашего ряда на обочину, но тут же наткнулся на оглушительный

клаксонный рев черной «Волги», которая уже набирала ход. Водитель «Москвича», не выдержав психической атаки, метнулся обратно в мою сторону. Хорошо, я был готов к такому развитию событий и успел отжаться левее, чем и спас крыло своей машины. Воистину — не сам ударишь, так тебя...

По встречной полосе — свободной, радующей глаз свежим асфальтом и яркой разметкой, сверкая всеми своими маячками, на большой скорости промчалась куда-то две машины ГАИ. А на нашей стороне тем временем по обочине уже сплошной чередой потянулись безнадзорные нахальные торопыги. Очень соблазнительно присесть к ним, но пока держусь. Примерно через полчаса, двигаясь рывками, с остановками, в конце концов добираюсь до места, где заклинило поток. Мое немудреное предположение вполне подтвердилось: на дороге два автомобиля — аммиачины на кузовах, разбиты стекла световых приборов, бамперы. Одним словом, материальный ущерб, ну и, конечно, моральный: мороки-то с ремонтом сколько! Люди, которые сгрудились вокруг побитых машин, мрачны и откровенно злы друг на друга, мешают всем, но позицию стерегут, дожидаясь инспектора ГАИ. Судя по всему, ждуть уже давно, хотя знаю, что пост рядом. А те два автомобиля ГАИ, что недавно мимо промчались, видно, имели более важное задание.

Вот и пост ГАИ на левой стороне дороги. Там все хорошо и благополучно: лежит на стульчике радар, направленный в сторону Москвы, да водитель ЗИЛа, очередная его жертва, что-то объясняет инспектору, который медленно, без интереса листает документы. Еще два работника ГАИ скучают в помещении поста. Такое впечатление, что тех, кто на той стороне, отделяет от нас высокая и непрозрачная с их стороны стеклянная стена. Поэтому для них не существует раскаленной двигателями, тормозами, эмоциями водителей толпы машин всего лишь по другую сторону разделительной полосы, где царит в полном смысле слова «автомобильный беспредел».

По мере приближения к Москве с каждым новым километром обстановка на дороге все накаляется. Все чаще передние машины совсем «не едут», задние виснут на спине, как рюкзаки с камнями, и все больше нетерпеливых ищут и находят пути обогнать других. Стоит на встречную полосу выехать

одному-другому автомобилю, как, смотришь, уже образовался поток и мчится в нервной спешке, повергая в шок тех, кто едет из Москвы, своим неожиданным, а потому опасным появлением на левой стороне скоростной магистрали.

А вот и очередной затор. Неужели опять авария? Минут через десять, еле-еле добравшись до узкого места, вижу, что организовал его и успешно поддерживает... инспектор ГАИ. Двум авариям уже был я свидетель, километров двадцать проехал в постоянном напряжении и ни одного инспектора, работающего в этом трудном для каждого водителя потоке. А тут — на машине с «мигалкой» он удобно устроился на развилке автотрассы и старого двухполосного Ярославского шоссе, куда и сгоняет всю массу машин, с трудом уместающихся на магистрали.

Десять километров автотрассы, которые некогда своим телом инспектор, совсем недавно восстановлены и буквально сияют свежей краской разметки. Вероятно, в будни здесь еще продолжают какие-то завершающие работы. Но сегодня — воскресенье. К тому же утром здесь было движение в обоих направлениях. Или невдомек, что именно вечером будет огромный обратный поток? Зачем же нас всех в пекло-то, на старое шоссе шириной в семь метров?

Нет ответов на эти вопросы, поэтому крепче берусь за руль и внимание, внимание... Все больше нервничают постоянные обгоны, когда перед тобой втискиваются в ряд, буквально выталкивая на тех, кто едет справа. Стараюсь прогнозировать такие ситуации. Вот вижу в зеркало, что «восьмерка» мчится по встречной полосе, а ВА3-2106, который передо мной, тоже туда нацелился. «Восьмая» уже на подходе. Еще несколько мгновений, и очередной рискованный маневр успешно завершится. Но...

Водитель «шестой», похоже, как посмотрел утром, когда умывался, в зеркало, так решил себя больше и не утруждать этой процедурой. Поэтому не глядя, не включая указатель поворота, он вдруг тоже резко кидается на обгон. «Восьмерка» взревела каким-то нестандартным звуковым сигналом, засветилась всеми своими фарами, после чего была замечена соперником. Однако водитель «шестой» никак не реагировал на эту психическую атаку и не отступал.

Всего несколько мгновений полихала очередная дорожная свара из-за того, что никто из претендентов на дурное лидерство не желал уступать. Шахматились в стороны только те, кто по несчастью оказался у них на пути или рядом и не хотел стать нечаянной жертвой чужих амбиций. Будь у водителя «восьмой» нервы покрепче, эти два автомобильных «бойца», скорее всего, доставили бы нам всем сомнительное удовольствие созерцать битву джэнглей — наверняка столкнулись бы. Но он дрогнул и резко сбросил газ: мгновенный снос задней оси, вспыхивают огни бесполезных уже тормозов и машина уходит в левый кокет. А водитель «шестой» даже и не притормозил, умчался дальше, вполне возможно злорадствуя по поводу поверженного михоходом соперника.

Лавина автомобилей заняла уже всю

проезжую часть старой «ярославки», и редкий встречный транспорт вынужден пробираться по обочине, конфликтуя с нами, и все мы постоянно балансируем на грани аварийной ситуации. Но вот уже не хватает и двух полос проезжей части — машины поехали справа по обочине. Напряжение растет, водители вокруг нервничают. Чувствую, что тоже завожусь. Какая-то нетерпеливая «восьмерка» и в этом сплошном потоке пытается протиснуться мимо меня. Пропустить бы — пусть себе едет. Но ловлю себя на мысли: не уступлю, чего бы это ни стоило. Похоже, мой нервный запас иссяк за этот трудный путь, который еще совсем не кончился. Водитель «восьмерки», вероятно, разгадав мои замыслы самоубийцы, решает со мной не связываться и протискивается на левую обочину. За ним еще одна машина, еще... Вот и опять четырехрядное движение — две полосы и две обочины. И все в одну сторону — к Москве. А за обочинами сменные этой лавиной встречные автомобили.

Вот уже несколько лет воскресный

автомобильный «девятый вал» накачивается на Москву почти с двух десятков радиальных трасс. У оказавшихся в его плену уже давно нет надежды на помощь тех, кто по роду своей службы должен организовывать и контролировать движение там, где напряжение становится сверх велико. Надежда на себя и на то, что вновь пронесет. Пока меня лично беда миновала. Но скольким бедам, а то и настоящим трагедиям пришлось быть свидетелем!

У тех, кто занимается статистикой дорожно-транспортных происшествий и их анализом, есть термин «горячая точка». Это места, где фиксируется всплеск аварийности. Они обычно красными точками отмечаются на схемах, так как требуют к себе особого внимания при организации движения на этих участках и контроле за ним.

По словам одного из руководителей отделения ГАИ, которое работает на участке Ярославского шоссе под Москвой, движение на вечерней воскресной трассе становится неконтролируемым и неуправляемым, справиться с ним служба не

в состоянии. Она лишь фиксирует последствия после того, как автомобильный «девятый вал» сам собой схлынет с трассы. А последствия таковы: в 1989 году здесь погибли 46 человек, а только за девять месяцев прошлого года, когда писался материал, уже 72.

Это на одном, как было принято совсем недавно писать, отдельно взятом участке трассы. Однако россыпи «горячих точек» по всей стране — на дорогах Дальнего Востока и Тюменской области, Удмуртии и Башкирии, Краснодарского края и Кавказа... Буквально светятся от множества трагедий, что на них ежедневно происходят, сотни километров, которые водители называют «дорогой смерти» на направлении Москва—Симферополь. Такие же «горячие» у нас улицы, площади и переулки практически всех городов. И нет надежды, что этот «девятый вал» аварийности, который в прошлом году вновь унес десятки тысяч жизней наших сограждан, схлынет сам собой.

**В. СУБОТИН,
спец. корр. «За рулем»**

ГОССТРАХ ПРЕДЛАГАЕТ НОВЫЕ УСЛОВИЯ

действовавшие более 13 лет Правила добровольного страхования средств транспорта, принадлежащих гражданам, безнадежно устарели. Об этом говорят и цифры: на 1 января 1989 года немногим более 37% автомобилей были застрахованы в органах Госстраха. Операции по страхованию автотранспортных средств в 1989 году в целом по стране были нерентабельны. Только на выплату страхового возмещения ушло около 98% поступивших по этому виду страхования платежей, а в семи союзных республиках выплаты превысили поступления. В течение года в среднем каждый четвертый владелец застрахованного автомобиля получает страховую компенсацию причиненного в результате аварии ущерба! Критически оценен такое положение, Госстрах СССР 1 января 1991 года вводит в действие новые Правила добровольного страхования транспортных средств, которые заметно отличаются от ранее действовавших.

В соответствии с новым перечнем объектов страхования теперь могут страховаться частными лицами грузовые автомобили, микроавтобусы и тракторы. Можно заключить договор и на транспортные средства, взятые напрокат или в аренду. Вместе с транспортным средством независимо от его категории и модификации страхуются дополнительное оборудование и принадлежности, не входящие в его комплект согласно инструкции завода-изготовителя, багаж, перевозимый на основном транспортном средстве или на его прицепе (полуприцепе), а также водитель и пассажиры.

Здесь надо отметить одно очень важное новое положение в Правилах страхования транспорта. Теперь, если страховая сумма меньше действительной стоимости транспортного средства, то и

страховое возмещение выплачивается не в полном объеме. Сумма возмещения в этом случае будет определяться в процентах от стоимости реального ущерба по страховому событию, точно в той пропорции, в которой соотносятся действительная стоимость транспортного средства с той суммой, на которую оно застраховано. Например, если машина стоимостью 10 000 рублей застрахована на 5000, то при аварии Госстрах компенсирует только половину ущерба, связанного с данным страховым событием.

Теперь страхователю предоставляется на выбор четыре варианта договора, в которых имеется набор различных страховых событий. В частности, по первому варианту предоставляется полное возмещение ущерба. Другими словами, транспортное средство считается застрахованным на случай повреждения, уничтожения, утраты в результате любого события. Фактически в этом варианте не осталось так называемых нестраховых событий. Остальные три варианта страхования дают частичное покрытие ущерба, то есть транспортное средство считается застрахованным только на случай наступления определенных событий, перечисленных в этом варианте. Во всех вариантах страхования транспорта предусматривается ответственность Госстраха и за повреждение отдельных частей и деталей транспортного средства.

Независимо от варианта страхования не возмещаются убытки, возникшие в результате военных действий, введения военного положения, гражданских волнений, радиоактивного заражения.

Дополнительное оборудование и предметы багажа считаются застрахованными только при наступлении страховых событий, перечисленных именно в том вари-

анте, на условиях которого заключен конкретный договор.

Водитель и пассажиры страхуются на случай смерти или причинения вреда здоровью в результате травмы, полученной при дорожно-транспортном происшествии или при иных обстоятельствах, связанных с эксплуатацией транспортного средства.

Договор страхования может быть заключен на срок от одного месяца до года. Страховая сумма определяется страхователем. Она только не должна быть выше действительной стоимости транспортного средства (различная государственная цена с учетом эксплуатационного износа) и не менее 1000 рублей.

Новое в нынешних Правилах и то, что договор страхования на автомобиль может быть заключен с условием возмещения ущерба без учета скидки на износ деталей, которые подлежат замене. В этом случае устанавливается дополнительное платёж. Например, при сроке эксплуатации автомобиля до 5 лет он составляет 5% от общей суммы страхового платежа, а при сроке эксплуатации свыше 12 лет — уже 30%.

Госстрах теперь готов брать на себя ответственность и за потерю товарного вида автомобиля в результате аварии, если это условие будет оговорено при заключении договора и дополнительно оплачено. Такой договор может быть заключен только при страховании автомобиля в размере его полной действительной стоимости. При этом возмещение выплачивается независимо от того, кто виноват в аварии. Дополнительная плата составляет 5—20% от основного страхового платежа в зависимости от срока эксплуатации автомобиля.

Выплата страхового возмещения по договорам страхования транспортных средств проводится инспекцией Госстраха в течение 7 дней после оформления всех документов. За каждый день задержки выплаты по вине работников инспекции Госстраха выплачивается пеня в размере 0,1% от суммы страхового возмещения.

**А. МОРОЗОВ,
заместитель председателя
Правления Госстраха СССР**

ПЕРЕСТРАИВАЕШЬСЯ- НЕ МЕШАЙ

Авария, о которой наш разговор, довольно типична для средних и больших городов, где есть широкие магистрали с многополосным движением. Именно на такой магистрали в Москве перед красным сигналом светофора, казалось бы, в совершенно безобидной ситуации зрело зерно скорого конфликта. В ожидании «зеленого» здесь стояли три автомобиля: в крайнем левом ряду «Москвич», в среднем — ВАЗ и в правом — «Запорожец», который поворачивал направо и в последующих затем событиях участия не принимал.

Теперь надо сказать, что перекресток был большой — до противоположной его границы почти шестьдесят метров, а проспект на той стороне становился шире еще на один ряд. В этот крайний правый ряд уже за перекрестком все время вливались машины, поворачивающие направо с пересекаемого направления. Они двигались на «стрелку», работающую в постоянном, разрешающем движении режиме. Дело происходило днем, видимость хорошая, дорога сухая, транспорта не много — суббота.

Когда включился «зеленый», «Запорожец», как и намеревался, ушел направо, «Москвич» и ВАЗ одновременно тронулись с места. При этом «Москвич» стартовал резко и, опережая ВАЗ, стал принимать вправо на его полосу движения, явно намереваясь перестроиться еще правее к тротуару. Водитель ВАЗа (назовем его А.), сказав про себя несколько неодобрительных слов в адрес водителя «Москвича» (назовем его Б.), притормозил, ожидая, что оказавшаяся поехомой машина быстро минует его полосу движения.

Активно стартовав от светофора, Б. действительно собрался припарковаться у тротуара сразу за перекрестком. Однако когда он уже опередил ВАЗ и находился на его полосе движения, то увидел, что справа «под стрелку» на проспект выезжает еще один автомобиль. Перед ним Б. имел преимущество, согласно пункту 14.7 Правил: «При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель должен

уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений». Таким образом, он вполне мог продолжать двигаться к тротуару в том же темпе, и тогда, скорее всего, обострившаяся бы, ситуация разрешилась бы благополучно. Но тут Б. почему-то решил пренебречь своим законным правом и неожиданно резко затормозил, оставаясь при этом на полосе, по которой уже вновь стал набирать скорость автомобиль водителя А.

К такому развитию событий А. оказался не готов, поэтому не успел ни нажать на тормоз, ни объехать не-

ожиданно возникшее препятствие и совершил полутное столкновение с «Москвичом». В результате аварии, к счастью, никто из людей не пострадал, но ущерб, связанный с повреждением транспортных средств, только по государственному расценкам, составил более полутора тысяч рублей. Такая сумма по действующей пока практике может стать основанием для возбуждения против виновника происшествия уголовного дела, поэтому вопросы, связанные с определением «автора» аварии приобретают особую остроту.

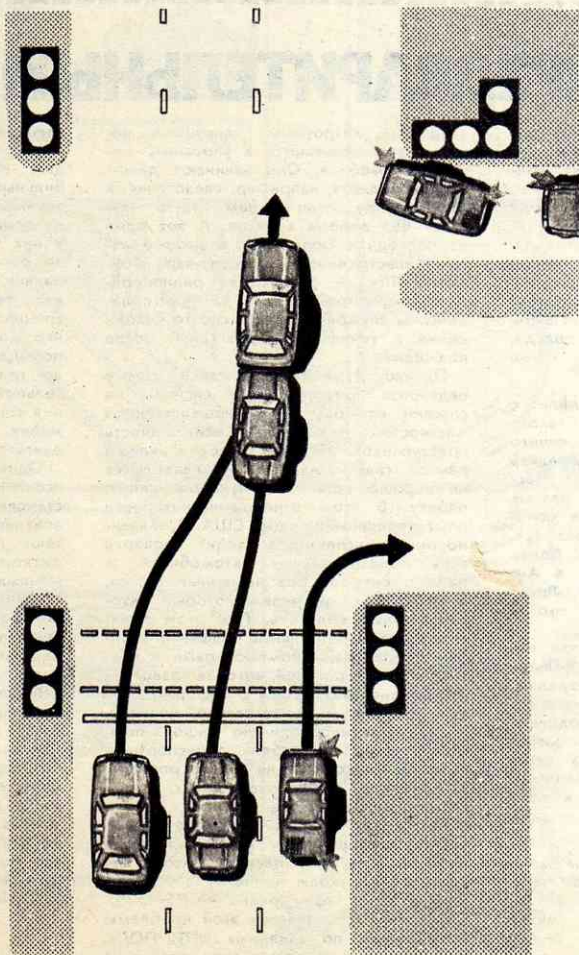
У прибывшего на место про-

исшествия инспектора ГАИ было к участникам событий всего два вопроса. Первый к Б. — почему тормозил? Видимо, имелось в виду соответствие его действий пункту 11.5. Правил, где говорится, что водителю запрещается «резко тормозить, если это не требуется для обеспечения безопасности движения». Второй вопрос к А. — почему не выбрал безопасную дистанцию? Здесь речь идет уже о пункте 11.6 Правил, где сказано, что водитель «в зависимости от скорости движения должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволит избежать столкновения в случае его торможения».

Из этой постановки вопросов видно, что обвинительный уклон наметился явно в сторону А., который, очевидно, «не выбрал безопасную дистанцию», так как столкновение произошло. В полном соответствии с примитивной, но уже давно ставшей классической обвинительной формулой разбора дорожно-транспортных происшествий: «ударил сзади — виноват». Удобная формула, как для не слишком добросовестных и квалифицированных сотрудников ГАИ, расследующих аварии, так и для тех, кто часто является истинными виновниками подобных происшествий — для нарушителей Правил маневрирования.

Теперь о водителе Б. Он легко убедил инспектора ГАИ, что действовал вполне в соответствии с Правилами, то есть резко тормозил «для обеспечения безопасности движения». Вопрос о соответствии его действий другим положениям Правил, в частности пунктам 9.1 и 9.3, почему-то не ставился. Хотя именно они должны были определять его поведение в данной конфликтной ситуации, если ее анализировать с самого начала, а не только на завершающей стадии, когда уже возможность что-либо изменить оказалась, во всяком случае, проблематичной.

Итак, пункт 9.1 Правил определяет, что «перед началом движения, перестроением и другим изменением направления движения водитель обязан убедиться, что это будет безопасно и не создаст помех другим участникам дви-



жения». Из сказанного выше совершенно очевидно, что резкий маневр Б. из крайнего левого ряда вправо создал помеху водителю А., так как вынудил его снизить скорость, соответственно, он не был для него и безопасен.

Далее пункт 9.3 обязывает водителя Б. при перестроении, а именно этот маневр он совершал, «уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно по соседней полосе». В данном случае таким транспортным средством был автомобиль водителя А. «Уступить дорогу», как следует из главы 2 Правил, означает, что участник дорожного движения «не должен... осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения изменить направление движения или скорость». Все эти требования полностью относятся к водителю Б., и он их, совершенно очевидно, не выполнил, что и стало причиной происшествия.

Что касается А., то он, конечно, тоже допустил опреледеленную оплошность в том смысле, что не был достаточно осмотрителен и не предугадал таких действий водителя «Москвича». Но в данном случае это нельзя ему ставить в вину, так как маневры Б. никак не согласовывались с Правилами и были трудно предсказуемы. Именно здесь, на наш взгляд, вполне применимо положение пункта 1.5 Правил: «Каждый участник дорожного движения, соблюдающий настоящие Правила, вправе рассчитывать на то, что и другие лица выполнят требования Правил».

Следя за Правилами, водитель Б. должен был, прежде чем начать перестроение, пропустить ВА3 и только потом направляться в сторону тротуара. Если же он все-таки решился на резкое и опасное перестроение буквально перед ВА3ом, то надо было до конца доводить маневр в том же темпе и ни в

каком случае не тормозить на полосе водителя А., которому он создал помеху. Тем более, что и необходимости тормозить, как мы убедились, у Б. не было.

Таким образом, на наш взгляд, вина в дорожно-транспортном происшествии, о котором у нас идет речь, полностью на водителе Б. Однако, как уже говорилось выше, водителям, оказавшимся в положении А., бывает крайне сложно доказать, что они действовали в полном соответствии с Правилами. Если подобное происшествие случается на перегоне, то установить истину можно только с помощью очевидцев аварии. Доверять показаниям водителей — участников происшествия у нас не принято. Считается, что они заинтересованные в исходе дела лица. Такое же отношение и к пассажирам пострадавших машин. Значит, надежда только на водителей или пешеходов, которые оказались свидетелями

аварии. Вот к ним-то и необходимо обратиться сразу после случившегося, чтобы в дальнейшем не было недопониманий с выяснением виновного, как это произошло в рассматриваемом нами случае.

Несколько слов в заключение. Говорят, что в каждой новой дорожной ситуации водитель должен прежде всего понять — что здесь нельзя делать? В условиях дефицита времени ответить на этот вопрос правильно сможет только тот, кто ухватил логику развития данной ситуации, сумел определить наиболее вероятный ее ход. То есть тот, кто овладел так называемыми ситуационными мышлением.

В описанном происшествии водители показали, что с этой точки зрения оба они не на высоте. Особенно много проблем в этом смысле, конечно же, у водителя Б.

С. ЛИТИНСКИЙ,
кандидат технических наук

УГОН ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ЗАЯВКАМ

Свыше ста лет бегают по дорогам мира «самодвижущиеся тележки» — автомобили, и почти столько же времени, оказывается, существуют проблемы, связанные с их угонами. В 1996 году у нас будет возможность отметить своеобразный юбилей — столетие со дня первой в мире зарегистрированной автомобильной кражи. Случилось это невиданное по тому времени событие в Париже, где шофер угнал «Пежо» своего хозяина. Первый опыт, правда, оказался неудачным: злоумышленник был изловлен и примерно наказан.

Значительно хуже обстоят дела с неотвратимостью наказания за такого рода преступления в наше время, отчетливо растет число желающих овладеть ремеслом автомобильного вора. Масштабы этой деятельности в разных странах неодинаковы, но есть все основания говорить о ее широком размахе. Так в США за год «исчезает» более миллиона транспортных средств, в Англии — около 350 тысяч, во Франции — более 300 тысяч автомобилей.

Поэтому вполне естественно, что покупатели, выбирая машину, все больше отдают предпочтение тем моделям, которые лучше защищены от угонщиков. Соответственно и фирмы-производители постоянно уделяют внимание и затрачивают все больше средств на оснащение своей продукции совершенными противоугонными устройствами и приспособлениями, облегчающими розыск пропавших автомобилей.

В последние годы все активнее на смену различным механическим запорам приходят более современные средства защиты. Особенно популярными сейчас становятся электронные замки, реагирующие на радиосигналы или голос

владельца, хитроумные «ловушки», которые устанавливаются в укромных местах автомобиля. Они начинают действовать, подавая, например, слезоточивый газ в салон, если в нем кто-то оказался без ведома хозяина. А вот один из последних сюрпризов японского автомобилестроения — «концепт-кар» («Toyota-4500GT» — оборудован радиопередатчиком, который подает сигналы полицейским службам о месте своего нахождения в течение четырех дней после похищения.

Однако, судя по статистике, самые надежные противоугонные системы не спасают от краж — совершенствуются мастерство, техническая оснащенность преступников. Поэтому сегодня, как и раньше, главная надежда автовладельцев на хорошо организованную розыскную работу. В этом отношении интересен опыт дорожной полиции США. В обязанности ее инспекторов входит проверка всех подозрительных автомобилей, в первую очередь без номерных знаков, а также тех, за рулем которых находится юный водитель. При этом практически все патрульные машины полиции оборудованы компьютерами и специальной аппаратурой, которая позволяет оперативно связываться с информационным банком и моментально получать на дисплее необходимую информацию практически о любом транспортном средстве: находится ли оно в розыске, его модель, цвет, выпуск, цвет, место регистрации, владелец.

Несмотря на столь высокую техническую оснащенность и квалификацию розыскных служб, раскрываемость автомобильных краж остается в странах Запада на низком уровне — 15—30%. Серьезные исследования этой проблемы проводились по заданиям ИНТЕРПОЛА. Полученные результаты дали основание

специалистам сделать вывод, что угонами машин в ФРГ, Франции, Дании, Швеции, Нидерландах и других «автомобильных» странах Европы и Америки занимаются хорошо организованные международные преступные группы. Притом у них четко разделены сферы влияния по регионам деятельности, определены задачи, каждая из них имеет свою, если так можно сказать, криминальную специализацию. Дело дошло до того, что дорогие автомобили, как правило, похищаются и переправляются заказчику за границу на основании «предварительной заявки», то есть после выяснения спроса на ту или иную престижную марку, на цвет, обивку салона, тип двигателя.

Одним из косвенных признаков того, что хищение автомобилей все больше становится сферой деятельности организованной преступности, специалисты считают резкое повышение в последние десятилетия среднего возраста задержанных угонщиков.

Таким образом, как это ни прискорбно, но приходится констатировать, что тенденция к возрастанию числа автомобильных краж характерна для всех развитых стран. Более того, процесс этот набирает темп, несмотря на все более совершенные средства защиты, применяемые на машинах, а также новейшие методы поиска похищенного транспорта, используемые розыскными службами. Ожесточенная война между полицейскими и автомобильными ворами продолжается. И наша страна в этом смысле не исключение, о чем свидетельствуют все более мрачные цифры угонщиков машин в статистике МВД СССР. Однако это тема отдельного разговора.

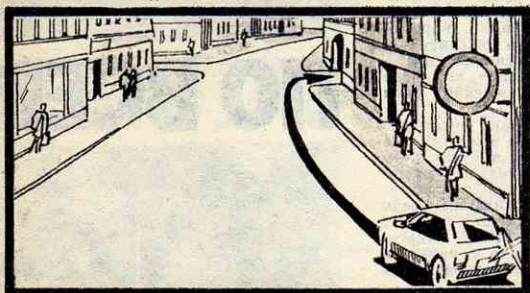
По материалам
советской и зарубежной печати



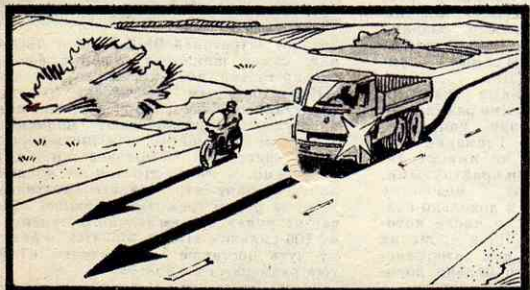
I. Правильно ли остановился водитель легкового автомобиля, чтобы пропустить транспорт на главной дороге?
 1 — правильно
 2 — неправильно



II. Кто из водителей нарушил Правила, поставив свое транспортное средство на стоянку в данной ситуации?
 3 — водитель легкового автомобиля
 4 — водитель автобуса
 5 — оба водителя



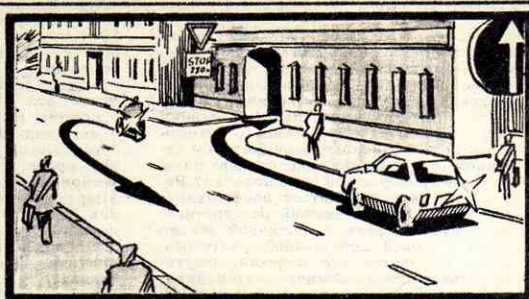
III. Может ли водитель следовать таким путем, если он едет к месту своего жительства?
 6 — может
 7 — не может



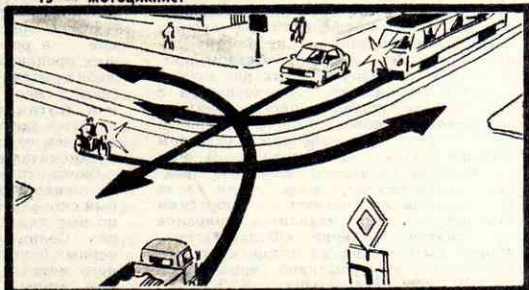
IV. Правильно ли совершает маневр водитель грузового автомобиля?
 8 — правильно
 9 — неправильно
 10 — правильно, если мотоциклист движется со скоростью менее 30 км/ч

Под редакцией
ГУТАМ МВД СССР

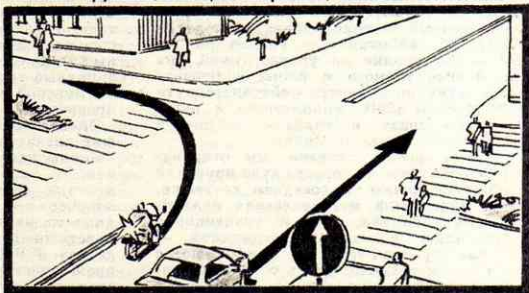
Ответы — на стр. 32



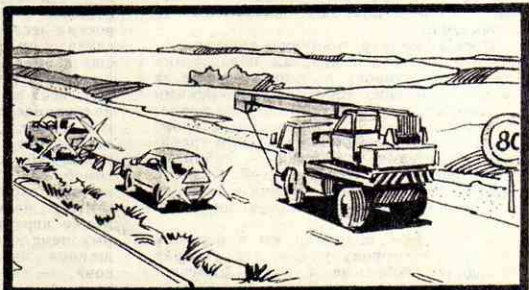
V. Кто из водителей совершает маневр в соответствии с Правилами?
 11 — оба водителя
 12 — водитель легкового автомобиля
 13 — мотоциклист



VI. В какой последовательности эти транспортные средства должны проехать перекресток?
 14 — трамвай и мотоцикл, грузовик, легковой автомобиль
 15 — грузовик, мотоцикл, легковой автомобиль, трамвай
 16 — грузовик, мотоцикл и трамвай, легковой автомобиль



VII. Кто из водителей действует в соответствии с Правилами, двигаясь в показанных направлениях?
 17 — оба водителя
 18 — водитель легкового автомобиля
 19 — мотоциклист



VIII. Могут ли водители этих транспортных средств двигаться с показанной на знаке скоростью?
 20 — оба могут
 21 — оба не могут
 22 — может только водитель автокрана
 23 — может только водитель легкового автомобиля

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Путешествия

Казаюсь, впечатлений от десятидневной поездки в Германию хватит не то что на журнальный разворот — на целый номер. Но когда собрался писать об увиденном, охватили сомнения: интересно ли читателю, какие цвета и оттенки машин модны «у них», сколько автомобильных магазинов в провинциальном немецком городе и каков ассортимент блюд в буфете придорожной бензоколонки? Решили все-таки поделить впечатлениями — не с целью лишний раз противопоставить комфорт зарубежной жизни тяготам нашей собственной. Хотелось, чтобы вы, читая эти заметки, ощутили нечто более важное: автомобили, как бы много их ни было, должны и могут служить не причиной бесконечных проблем, нервозов, конфликтов, травм и смертей, а верными помощниками в любом деле, жизненной необходимостью, естественным продолжением вашего «я».

К подобным оценкам нас подвели, прежде всего, наблюдения за жизнью немецкой провинции — небольших городков и просто деревень. Авторы признательны за редкую (а для нас просто первую) возможность соприкоснуться с нею в ходе пробега, организованного обществом друзей и культурных связей СССР—ФРГ и туристическим агентством «Пёниш-райзен» из Мюнхена. В нем участвовали активисты общества, представлявшие разные города, в том числе три экипажа из Толляты — побратима Вольфсбурга, где находится головное предприятие концерна «Фольксваген». Машин было шесть, из которых пять — ВАЗ-21093 с улучшенной внешностью (см. ЗР, 1989, № 4) и одна — ВАЗ-21083.

За время путешествия они прошли свыше 6 тысяч километров в напряженном скоростном режиме практически без замечаний, чем заслужили не только наши похвалы. Несколько сот километров за рулем «девяток» проехал представитель фирмы «Пёниш-райзен» К. Вебер — искусственный автомобильист, владелец БМВ-525. «Машина, — сказал он, — была бы вполне на уровне, имея она посильнее тормоза и шины получше».

Опустим подробности неблизкого пути из Москвы (2500 километров) и перенесемся сразу в городок Китцинген близ Франкфурта-на-Майне.

Утром, после завтрака, мы отправились побродить по городу, куда приехали накануне ночью. В соседнем коттедже, как подсказала металлическая полированная табличка, жил и практиковал специалист по «общей медицине» — по-нашему, врач-терапевт. Прямо рядом с его домом расположилась бензоколонка, а при ней — мастерская с вывеской «Сервис шин». В витрине сверкали литые и кованые спортивные колеса, свежо блеснули стопки новеньких шин. Доктора, как видно, такое соседство не шокировало: грязных луж на асфальте не было, бензинового запаха — тоже, да и старых покрышек вокруг мы не приметили.

Постояв минуту, двинулись дальше — и, обогнув небольшую квартал, обнаружили по другую сторону гостиницы, сразу за углом, магазин, торгующий японскими автомобилями. Часть из них стояла в зале, а несколько — прямо перед магазином, на площадке, посыпанной мелким гравием. На стекле у каждой — табличка с основными данными и ценой. Судя, впрочем, эти новенькие машины на чьё отсюда не убрали. Ни забора, ни сторожа.

«Чудно!» — подумали мы и перешли на другую сторону улицы, где увидели площадку побольше и рядом вывеску: «Подержанные автомобили». Нас охватило чувство сродни тому, которое испытал экипаж легендарной «Антилопыгну», когда из трех встреченных им прохожих трое оказались художниками.

Ближе всех стоял белый универсал

«Ауди-100-аван». «Тянул» он на 14 с чем-то тысяч марок (новый стоит около 38 тысяч) и выглядел абсолютно свежим — при пробеге, как извещала табличка, в 100 тысяч километров. «Видать, легко дался на здешних автобанах эти 100 тысяч!» — подумали, вспоминая, как выглядит и на что годится у нас средний автомобиль с таким пробегом. Потом мы не раз могли убедиться, что пробег 80—120 тысяч километров воспринимается не как предостережение «Перед вами — утиль!», а, скорее, как гарантия качества и долговечности машины.

Да, подержанный автомобиль здесь — покупка выгодная и вполне респектабельная. Но достаточно понаблюдать за потоком, особенно на автостраде, чтобы почувствовать: основной герой сцены — новый автомобиль. С точки зрения покупателя, он престижнее, комфортабельнее, дешевле в эксплуатации, да просто радует глаз! И путь к его приобретению стараются всячески облегчить: предоставляют кредит на приемлемых условиях (скажем, треть суммы наличными, остальное — в рассрочку с выплатой небольших процентов), стоимость старого автомобиля засчитывают при покупке нового (как у нас — телевизора). Прибегают и к другим «куништюкам», на описание которых здесь не стоит отвлекаться. Ну, а на чем ездят в Германии, какие марки предпочитают?

Снова вспоминается утро в Китцингене. На оживленный перекресток, через который сновали «рабочие лошади», медленно выкатил спортивный «Шевроле-камаро». Солнце играло на его антрацитово-черных боках, отражалось от полированного металла колес, обутых в широчайшие шины. Из открытых окон купе неслась музыка такой громкости, словно предназначалась специально для прохожих. В маленьком, старомодном городке «Шевроле» выглядел летающей тарелкой, приземлившейся всего на миг. Это и вправду был «корабль пришельцев» — с номерами армии США. Водитель и пассажир — молодые, коротко стриженные, крепкие парни в маскировочных комбинезонах («при исполнении») — типичные «кожаные затылки», хоть и не из морской пехоты, награжденной этим прозвищем.

Эпизод запомнился, однако последующие впечатления убедили, что подобные машины здесь, тем более в руках немцев, — экзотика. Преобладают модели местных фирм, и тут, как говорится, вопросов нет. Немного неожиданным было лишь то, насколько велика доля дорогих, престижных машин — особенно «мерседесов» и БМВ. Именно они с немалым преимуществом в скорости обходили на автострадах наши «Самары».

Доминируют модели последнего поколения, освоенные всего два-три года назад. (Правда, если машина выпускается дольше, то насчет ее возраста, как мы уже сказали, легко обмануться.) Впечатления эти субъективны. Конечно, есть, особенно в больших городах, и машины восьми-десятилетней давности. Однако сейчас их предложение сократилось: еще до объединения страны самые доступные по цене «ухали» в ГДР.

И все же автомобильные симпатии не ограничены национальными рамками — тем более, что в отличие, например, от Италии, Франции в Германии нет каких-либо ограничений на импорт автомобилей. Вудучи людьми практичными, немцы охотно покупают недорогие ФИАТЫ, надежные, хотя и довольно безликие японские машины, в числе которых немало спортивных. Ну а японских джипов явно больше, чем «мерседесов», — свои хороши, но больно дороги... А в общем, улицы и дороги — словно страницы солидного автомобильного каталога, где найдешь все модели — от самых массовых до весьма редких. «Феррари», например, видели всего трижды, «Морган» и вовсе два раза. И еще



ДЕСЯТЬ Д



ПО ВСЕМ



дважды встретился БМВ-850е — последняя, самая шикарная новинка фирмы, только-только поступившая в продажу.

Поклобленным оказалось заочное представление, что, например, женщины и студенты предпочитают маленькие, недорогие машины («Опель-корса», «Форд-фiesta», «Фольксваген-поло»). Возможно, в массе это так — но доводилось, например, видеть почтенную даму за рулем громоздкого джипа «Ниссан-патруль», совсем зеленого студента — на 105-сильном «Пежо-205ГТИ», а дедушку чуть постарше — водителем «Тойоты» размерами с «Волгу».

Здесь подходим к самому важному. Машины могут быть немецкими или французскими, водителями — мужчинами или женщинами, пенсионерами или студентами. Но все они управляют автомобилем, по нашим меркам, профессиональ-



ДЕЙ



ПРАВИЛАМ

Еще Карамзин, проехав по Германии, воскликнул: «Дорога гладка, как стол».

Мотоциклисты в баварской деревеньке.

Машину заправляет сам владелец, стекла протирает служащий «Шелл».

Блеснежный плац регулировщицы наряден и совсем не похож на униформу.

но. Не пришлось видеть, чтобы кто-нибудь «тыркался» — неграмотно маневрировал или глож. Автомобилем пользуются свободно и естественно, как ложкой за обедом. Конечно, за этим — постоянная круглогодичная практика, с юных лет и до старости. А учить дорожной грамоте начинают так же рано, как письмо и чтение. Однажды рядом с нами остановилась группа младших школьников, и учитель, показывая на знак «Пешеходный переход», спросил у девочки лет семи: «Юлия, что он означает?»

Потому-то во всем, что касается автомобиля, царит строгий порядок. Не только писаны, но и молчаливо установленный, давно и навсегда малаженный. Например, зеленый свет для автомобиля и пешеходов, пересекающих ему дорогу, включается одновременно. Но водитель, будь он хоть на самом дорогом «Мерседесе»

(чуть не написали «на черной «Волге»), терпеливо ждет, не подталкивая медлительных бампером и не распугивая ревом мотора. Так — положено. Если вы попытаетесь вклиниться в соседний ряд (скажем, для поворота) — только включите указатель, вас пропустят. Так — принято.

Благодаря тому, что все действуют в единой системе координат (положено — принято), автомобили, при великом множестве, не ощущаются как помеха один другому или пешеходам. (Гораздо чаще это испытываешь у себя дома, где машин в расчете на тысячу жителей чуть не десятикратно меньше.)

В немецких городах они бесконечными цепочками окаймляют тротуары. Стоят плотно, с минимальным зазором: найти место — проблема. Но не увидите, чтобы кто-то встал во втором от тротуара ряду, перекрыв выезд, а тем паче образовал хаотичную стоянку, отхватив для нее пол-улицы, как в нашей столице возле «Интуриста» или Центрального рынка. Это — не принято. Впрочем, и не положено: в Берлине видели, как машины, припаркованные под запрещающим знаком, вызвали на специальных грузовиках — за счет владельца, разумеется. «Выкуп» — 200 марок, весомее, чем наш червонец...

«При чем тут Берлин, если обещали о провинции», — напомнит читатель. Верно, обещали. Но мы можем оправдаться тем («домашние» представления на сей счет в нашем, вулгаризированном понимании в Германии нет. Есть просто маленькие городки и деревни со всем необходимым для повседневной жизни — магазинами и почтой, церковью и бюро путешественников, отделением банка и бензоколонкой. И вдобавок связанные густой сетью дорог с любым уголком Германии — да что там, всей Европы! Разве светофоров тут меньше, чем в мегаполисах, да гараж возле каждого дома.

Бот оно и произнесено, слово-заклинание: дороги. Не будь они так хороши, вся эта сверкающая армия машин быстро стала бы добычей заготовителей металлолома. Благодаря стараниям соборов прессы и Гостелерадио многие у нас смогли «прокатиться» по европейским автострадам. Чтобы не повторяться, кратко определим их несколькими признаками: высокое качество покрытия, отличное инженерное обустройство, исчерпывающая информация, постоянный уход и обновление. И помимо все это опять-таки на отточенные, словно на уровне сигналов из подсознания, взаимоотношения водителей друг с другом.

«И еще с полицией — ну, автоспектратора, по-нашему», — подкажет кто-нибудь. Насчет этого — ничего не скажем. Видели, как полицейские спешили по какому-то делу на машинах с оглушительными, как ирихоносная труба, сиренами. Видели (единожды за все время), как они занимались разбором незначительного ДТП. А вот чтобы, стоя у будки, жестом повелевали грузовику остановиться, чтобы мерили скорость или эскортировали машины с почетными гостями — такого не видели. Да и будок-то этих на перекрестках больших дорог — нету. Право, создалось впечатление, что дорога отдана на откуп самим водителям — тем паче, что скоростной режим ограничен лишь в отдельных случаях. И они, оказавшись, способны нести бремя этой ответственности, опираясь на тот же свой писаны и неписаны правил.

«На немецкой автостраде, — сказал один из нас, — мы словно игроки одной команды». Добавим — команды классной, где каждый отлично видит поле (перед собой и зади) и в любой миг готов принять или дать пасс. В левом ряду никто не отстает лавры быстрее: едва завидев в зеркале того, кто идет быстрее, уходит вправо. А чаще делают это автоматически, увидя в правом ряду свободный промежуток, доста-

точный для движения с выбранной скоростью.

Быстро ли едут слева? Показалось, что рассказы о двух сотнях с гаком все же преувеличивают, но 150 — скоростью, так сказать, крейсерская.

Украшение дорог — магистральные грузовики. Они почти безраздельно царят в правом ряду, отменяя свои сто-сто десять в час, и крайне редко его покидают, не создавая помех. Зато радуют глаз разнообразием окраски, пестротой надписей, блеском хрома. Один из секретов красоты — у больших тягачей, прицепо, полуприцепов рамы не красят в черный цвет, только в яркие: красный, синий, желтый... И они, представьте, не становятся черными от потеков топлива, масла и налипшей пыли. А один из нас просто-таки лишился покоя из-за... цистерн: до того хороши.

И все-таки снова — о дорогах, их обустройстве. Во-первых, разметка. В городе ли, на шоссе, на автостраде — каждый метр тщательно, отчетливо расчерчен белыми линиями, пунктирами, стрелами. Возможно, преувеличиваем, но подумалось: «слепая», лишняя ориентировка поверхности наших дорог, по сути, провоцирует хаотичное, «броуновское» движение с беспрепятственным шарканьем из ряда в ряд.

Во-вторых, указатели. Штука нехитрая, разве что в Германии их куда больше. Но ведь и дорог, и перекрестков... К тому же скорости высоки — поэтому о пересечении автострад, например, не грех предупредить и тремя указателями: за километр, полкилометра, двести метров.

Интересны трансформируемые знаки, набираемые из светоотражающих или светящихся точек. Когда в знаке нет надобности, поверхность его темна, но при необходимости можно задать, скажем, ограничение скорости, предупредить о пробке. Увы, пришлось познакомиться и с этим неизбежным злом массовой автомобилизации: в заторах, каждый раз неожиданных, проточали в общей сложности часа четыре.

Наконец, об уходе за дорогами. То и дело на нашем пути вспыхивали предупредительные маячки, а проезжая часть сужалась до коридора, через каждые 10 метров огороженного бело-красными столбиками с отражателями наверху: ремонт или реконструкция. Сначала досадовали на задержки, но вскоре поняли — не будь этого, покрытие на свободных участках не позволило бы мчаться так быстро. Печальный пример залуженности являют ныне некогда первоклассные автобаны бывшей ГДР, оставшиеся на уровне 40-х годов.

Все, простите за банальность, познается в сравнении. Почему-то лучше запомнились контрасты обратного пути. Ровный, наполненный пульс автострад Германии сменился вяловатым на польских шоссе — и почти замер на трассе Брест — Москва (была, к тому же, суббота). Успев привыкнуть к постоянной оживленности немецких дорог, мы даже слегка расстроились — до того непохоже! Но теперь, перебирая в памяти эпизоды поездки, настоящее огорчение чувствуем вовсе не из-за этого. А оттого, что вместо корректности, предупредительности, сыгранности партнеров по движению снова видим вокруг безалаберность и цинизм, неуступчивость и откровенную агрессивность. Пройдет время (пусть больше, чем хотелось бы) — проложим новые дороги, выпустим на них миллионы новых автомобилей. Но вместе с этим придут и новые трагедии, если сами уже сегодня не начнем меняться к лучшему. Если окажемся неспособны установить уважительные, партнерские отношения на дороге — такие, которыми были отмечены для участников пробега те, увы, недолгие десять дней.

**В. АРКУША,
А. БРОДСКИЙ,
П. МЕНЬШИХ**

С ЗАПРЕТОМ НА ПЕРЕВЕС

Самое печальное для нас событие в минувшем спортивном сезоне — это крах большинства розыгрышей Кубков дружбы по автотомотору, которые хоть как-то позволяли советским гощикам участвовать в международной спортивной жизни.

Жизне весной 1990 года руководители нашего автотомотора, похоже, не ожидали столь быстрых перемен в отношениях с партнерами из стран Восточной Европы. Советская делегация готова была вылететь в Будапешт на ежегодное совещание представителей оборонных и спортивных организаций, где предстояло согласовать и уточнить места, даты проведения кубковых соревнований. Однако оно не состоялось: кроме ДОСААФ, участие в нем подтвердило только Общество содействия обороне Болгарии. Несмотря на этот тревожный звоночек, от своих обязательств в организации Кубков дружбы на территории СССР ДОСААФ не отказался. В Ровно и во Львове провели этап по спидвею. Из семи традиционно участвовавших команд приехали только четыре — наша, венгерская, польская и румынская. На этом программа соревнований в мотогонках по гравейной дорожке в прошлом году была исчерпана. Та же история повторилась с мотокроссом. В Черновцах стартовали лишь две национальные (СССР и Румынии) и две клубные (Польша и Чехословакия) команды. Приглашений на следующие этапы не последовало. Что касается шоссейно-кольцевых мотогонки и мотоболла, то они без каких-либо переговоров вообще канули в Лету.

Судьба других соревнований не однозначна. К примеру, встречи раллистов не прекратились, но проходят они в странах Восточной Европы лишь в рамках этапов чемпионата континента, и нет уверенности, что кто-то, кроме нас, считал результаты в зачет Кубка дружбы. То же самое можно сказать об автотомоторе на автомобилях багги. С недавнего времени разыгрывается Кубок ФИСА в девяти этапах. Четыре из них прошли в странах Восточной Европы, но нигде, в том числе и на нашем, советском, в Бауске (Латвия) зачет Кубка дружбы не подвели.

По сути, еще как-то обозначают себя три соревнования. Над «эндуро» шествует Чехословакия. Она заинтересована в его поддержке, поскольку в нынешнем году выступает в роли организатора шестидневки ФИМ и, естественно, стремится к тому, чтобы собрать побольше стран-участниц. Не умерли в рамках Кубка дружбы картинг и шоссейно-кольцевые автоголки. Отчасти, как ни странно, из-за устаревшей техники. На тех машинах, которыми располагаем мы и наши коллеги из стран Восточной Европы, стартовать в более престижных соревнованиях, как правило, невозможно. Но и над этими дисциплинами стучатся тучи: так, запланированный и подготовленный

этап Кубка в Полтаве по картингу состоялся формально, поскольку из гостей сюда приехал только один польский спортсмен.

Такое вот случилось с состязаниями на Кубки дружбы — в одночасье они практически прекратили свое существование. Основной и объективной причиной послужили бурные события в странах Восточной Европы. Политические, экономические, социальные перемены, происшедшие там, изменили характер спортивных связей. Многие годы Кубками дружбы занимались оборонные или автотомоторные организации государств социалистического содружества. Теперь в одних странах их деятельность, похоже, полностью реорганизована, в других вообще прекратилась.

Отношения ЦК ДОСААФ СССР, Центрального автотомотора и всесоюзных федераций с различными спортивными формированиями восточноевропейских государств — тема для отдельного разговора. Здесь только отметим, что в минувшем году практически никаких контактов не было с Всеобщим немецким мотоспортивным союзом ГДР, а Венгерский автотомотор только обозначал их. Так что дальнейшая судьба оставшихся соревнований на Кубки дружбы непредсказуема. И причина не только в глубоких политических переменах, коснувшихся восточноевропейских стран. Почти с самого начала Кубки дружбы финансировались на основе Московско-Варшавского соглашения, подписанного тогда всеми заинтересованными организациями социалистических стран. Это была своего рода бартерная сделка, позволявшая не использовать конвертируемую валюту и в равных долях тратить национальную.

Суть этого соглашения заключалась в том, что страна-организатор полностью компенсировала все расходы (питание, размещение, проезд) прибывшим командам, зато, выезжая в гости, ничего не платила. Поскольку этапов по видам соревнований было равно столько, сколько участвовало в них стран, всем более или менее удавалось свести дебет с кредитом. Но вот в 1987 году на совещании представителей оборонных и спортивных организаций в Таллине наша делегация, проявив завидную настойчивость, невзяла сокращение этапов практически во всех видах соревнований. Помните, после этого один из видных деятелей Польского моторного союза Л. Биляк заявил: «Здесь мы заложили конец розыгрышам Кубков дружбы». Такой вывод сделать было нетрудно: сокращение этапов означало, что страны-участницы вынуждены нести неодинаковые расходы, и, следовательно, рано или поздно система финансового обеспечения соревнований исчерпает себя.

Правда, все это время наши коллеги из восточноевропейских государств держали кубковые двери открытыми. Чтобы повысить интерес к состязаниям, утверждали они, следует расширить их рамки, влить в них свежую кровь. А для этого нужно приглашать на Кубки спортсменов

из капстран с перспективой выезда к ним. Мы до сих пор официально не определили своих позиций, хотя на практике тоже стали следовать этому принципу. Последний пример — Кубок дружбы по кольцу, совмещенный с Кубком Балтики в Риге, где стартовали автогонщики Швеции, Финляндии, Норвегии, ФРГ.

И это не случайно. Примета нашего времени в том, что сместились акценты в проявлении инициативы: она, чаще всего, исходит не сверху, как раньше, а снизу.

Радует активность ряда созданных в нынешнем году профессиональных команд по мотокроссу. Мы уже говорили, как мало участников собрал в Черновцах первый и, увы, последний этап Кубка дружбы. Между тем осенью местный клуб «Буковина» на собственные деньги провел товарищеский кросс, и зарубежных мотоспортсменов было предостаточно, в том числе из ФРГ. В планах «Буковины» организация международного кросса 1991 года с призовым фондом в 50 тысяч долларов.

Все это — закономерный процесс: расширение международных контактов и связей во всех сферах жизни, переход на новые формы экономических отношений, включая спонсорство, не могло обойти стороной и автотомотор.

На этом, казалось, можно поставить точку. И получилось бы как в сказке: начало — страшное, конец — счастливый. Но при этом будет опущено главное. Как это печально, но и сегодня мы пытаемся теми же командными методами сверху руководить всеми процессами, которые зарождаются в автотомоторе снизу и направлены на расширение международных связей. Радоваться бы им, поддерживать уже хотя бы потому, что центр не имеет в достатке ни средств, ни спортивной техники. Ан нет. В ходу только старое оружие, которое, похоже, не ржавеет, — право на запрет.

Почти каждый раз предстоящий выезд клуба или прием им гостей обставляется искусственными преградами, за которыми легко проглядывается только одно стремление — власть употребить, не допустить никакой самостоятельности и тем более самостоятельности тех, кто проявляет инициативу. Помогает этому громоздкая структура руководства автотомотором. Любая просьба о новом спортивном контакте должна сначала рассматриваться в соответствующей федерации. Но не секрет, что ФАС и ФМС со дня своего создания имеют только совещательный голос — не более. Над этими общественными организациями стоит еще одна, такая же бесправная (а посему и бесполезная), — Бюро всесоюзных федераций, она тоже может давать рекомендации. Где-то около общественных организаций находится Центральный автотомоторный клуб, к счастью, меняющий свои функции, и, наконец, над всеми стоит Управление технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР. Вот здесь, в его подразделениях, равно как и в других управлениях и отделах — планово-финансовом, международных связях, и решается судьба любого предложения. И не каждому просящему хватит сил, времени и терпения, чтобы преодолеть все бюрократические препоны.

Вот всего два примера. Рассказывает президент профессионального клуба «КамАЗ» Н. Радченко:

— Мы договорились с английскими менеджерами о проведении серии совме-

ТРИАЛ

стных товарищеских соревнований по спидвею в их стране, а затем на треках СССР. По взаимной договоренности все расходы брали на себя спонсоры, которые, кроме всего прочего, субсидировали поездки наших и английских туристов на эти состязания. Казалось, что тут плохо, кому мы перебегаем дорогу? Тем не менее, пользуясь тем, что большинство трекров досоафовские, Управление по техническим и военно-прикладным видам спорта запретило принимать на них команду «КамАЗ» и гоночников Великобритании. Естественно, поездки тургрупп сорвались. В итоге за невыполнение договорных обязательств мы понесли убытки свыше двадцати тысяч инвалютных рублей. На этом дело не кончилось. Те же менеджеры предложили нам организовать поездку на соревнования в Австралию, чтобы как-то компенсировать примененные к «КамАЗу» штрафные санкции. И опять волокита, закончившаяся откатом.

А вот свидетельство трехратного чемпиона мира по мотокроссу заслуженного мастера спорта Г. Моисеева:

— Я должен был вылететь в США для переговоров о закупке возглавляемым мною кооперативом «Кросс» новейшей мотоспортивной техники. Причем ничего не просил: ни валюты, ни помощи, ни содействия. Но в Москве от меня сначала потребовали ходатайство ленинградского обкома ДОСААФ, затем предложили положить на стол другое прошение — от областной федерации... Спрашивается, кому нужны эти бумаги и связанные с ними хождения по инстанциям: трата времени и нервов для решения простейшего вопроса во благо нашего мотоспорта.

Развитие международных спортивных связей в новых условиях требует не только изменения стиля работы, но и, наверно, новой структуры руководства нашим автоспортом. Прежде всего, следует повысить роль и вес Центрального автотоклуба и федераций, в составе которых немало настоящих специалистов. Кстати, вышедшее в прошлом году постановление об упорядочении зарплат работников физической культуры открывает перед рядом активистов федераций, работающих на общественных началах, возможность стать профессионалами. Может быть, стоит подумать об объединении ЦАМКа и ФМС СССР, тем более что клуб получил теперь право на внешнеэкономические связи, имеет свой счет во Внешэкономбанке.

В этом случае наши федерации, как скажем, футбольная, превратятся в общественно-государственную организацию и свою деятельность будут осуществлять на базе ЦАМКа. Причем со своим бюджетом, доходами, которые будут складываться из отчислений от членских взносов — личных и коллективных, продажи лицензий и спортивной атрибутики, спонсорских отчислений, взносов за регистрацию соревнований. Во главе такой организации мог бы стоять административный совет и исполком, которые координировали бы всю спортивную деятельность в стране, международные связи, а также работу со сборными командами и молодежью.

И все же хотелось бы закончить статью на оптимистической ноте. Последние данные свидетельствуют о том, что руководство ЦК ДОСААФ СССР озабочено теми проблемами, которые рассматривались выше, и намерено изменить структуру управления автоспортом.

Б. ЛОГИНОВ

Участники чемпионата мира 1990 года определяли искуснейшего ездока по сумме двенадцати этапов. С самого начала предпочтению отдавалось обладателю мирового титула 1989 года испанцу Х. Тарресу, выигравшему тогда десять этапов подряд, и экс-чемпиону мира французам Т. Мишо. Борьба, к сожалению, не получилось. Из-за травмы 26-летний француз на старт не вышел, а в его отсутствие Таррес на мотоцикле «Бета» без особого напряжения завоевал очередное высшее звание, одержав восемь побед. На последующих местах: Д. Босис (Италия), «Априлиа»; Д. Мияля (Италия), «Фантик»; Т. Ахвала (Финляндия), «Априлиа»; Ф. Бельатье (Франция), «Бета»; А. Бильбао (Испания), «Фантик».

АВТОГОНКИ

27-летний французский гоночник Э. Кома в полный голос заявил о себе в 1989 году, став вице-чемпионом Европы в гонках на автомобилях формулы 3000. В прошлом году он шагнул на ступеньку выше — победа в этом престижном первенстве, открывающем путь к формуле 1. Новоявленный чемпион весь сезон отъездал на автомобиле «Лола-Т90-Муген», который подготовила французская команда «ДАМС-Моторспорт».

«Мерседес-Бенц-Ц11» — рожден победать», — отметил в феврале прошлого года на презентации своего дитя главный конструктор западногерманской команды «Заубер-Мерседес» А. Ресс. Действительно, новая модель с V-образным восьмицилиндровым двигателем (730 л. с. при 7000 об/мин) с четырьмя верхними распределительными валами и системой электронного впрыска топлива вывела заводских гоночников, французам Ж.-А. Шаессера и итальянцу М. Балды, на первое место в завершившемся чемпионате мира 1990 года для спортивных автомобилей-прототипов. С их участием одержана и командная победа среди марок.

Третий год на чемпионате мира в классе машин формулы 1 невозможно заранее предсказать сильнейшего. Третий год до последних этапов соперничают за чемпионское звание два лучших гоночника — француз А. Прост и бразилец А. Сенна. Серия высоких результатов, показанных Сенной в последних гонках, создала, казалось бы, досточный перевес в очках, позволяющий реально надеяться на общую победу. Но лишь одна описка бразильца в Испании (сход из-за неполадок в системе охлаждения двигателя «Мак-Ларена») и победа его конкурента вновь создали неопределенную ситуацию в борьбе за мировую корону.

XI этап (Бельгия): 1. А. Сенна (Бразилия), «Мак-Ларен-МП4/5Б-Хонда»; 2. А. Прост (Франция), «Феррари-641/2»; 3. Г. Бергер (Австрия), «Мак-Ларен-МП4/5Б-Хонда»; 4. А. Наннини (Италия); 5. Н. Пике (Бразилия), «Бенеттон-В190-Форд»; 6. М. Гужальмин (Бразилия), «Марч-ЦЖ901-Джадд».

XII этап (Италия): 1. Сенна; 2. Прост; 3. Бергер; 4. Н. Мэнселл (Англия), «Феррари-641/2»; 5. Р. Патрзе (Италия), «Вильямс-ФВ13Б-Рено»; 6. С. Накаджима (Япония), «Тирел-019-Форд».

XIII этап (Португалия): 1. Мэнселл; 2. Сенна; 3. Прост; 4. Бергер; 5. Пике; 6. Наннини.

XIV этап (Испания): 1. Прост; 2. Мэнселл; 3. Наннини; 4. Т. Бутсен (Бельгия), «Вильямс-ФВ13Б-Рено»; 5. Патрзе; 6. А. Сузуки (Япония), «Лола-А90-Ламборгини».

Сумма очков после 14 этапов. Личный зачет: Сенна — 78; Прост — 69; Бергер — 40; Мэнселл — 31; Бутсен — 30; Пике — 26.

Зачет Кубка конструкторов: «Мак-Ларен-Хонда» — 118; «Феррари» — 100; «Вильямс-Рено» — 49.

Победителем чемпионата американских гоночных команд (КАРТ) стал американец А. Анзер-младший на автомобиле «Лола-Шевви». Как известно, в формуле КАРТ (ее еще называют «Инди») принимают участие несколько десятков лучших автогонщиков Северной и Южной Америки, а также европейцы. Спортсмены выступают практически на одинаковых автомобилях «Лола», «Пенске», «Марч» с турбонадувными двигателями «Шевроле», «Бюик», «Косворт» мощностью около 800 л. с.

МОТОКРОСС

На первенстве мира 1990 года произошла смена чемпионов во всех классах мотоциклов. Приводим итоговые результаты.

125 см³: 1. Д. Шмитт (США), «Сузуки»; 2. Б. Мур (США), КТМ; 3. С. Эвертс (Бельгия), «Сузуки»; 4. А. Бартолини (Италия), «Хонда»; 5. М. Хэйли (США), КТМ; 6. Т. Вуада (США), «Сузуки».

250 см³: 1. А. Пузар (Италия), «Сузуки»; 2. П. Юханссон (Швеция), «Ямаха»; 3. М. Фантон (Франция); 4. Р. Херринг (Англия), оба — «Сузуки»; 5. Т. Паркер (США), КТМ; 6. Д. Стрийбос (Голландия), «Кавасаки».

500 см³: 1. Э. Гебоерс (Бельгия), «Хонда»; 2. К. Никола (Англия), КТМ; 3. Д. Гюгенс (Бельгия), «Хонда»; 4. Ж. Мартенс (Бельгия), КТМ; 5. Д. Торп (Англия); 6. Б. Лайс (США), оба — «Кавасаки».

РАЛЛИ

Увеличение ассигнований фирмой «Тойота» на содержание заводской команды, участвующей в чемпионате мира, принесло положительные результаты. Впервые за несколько лет японцы потеснили лидера мирового ралли фирму «Лянча», а «первый номер» команды «Тойота» испанец К. Сайнс также впервые реально претендует на чемпионский титул в личном зачете.

V этап (Греция): 1. К. Сайнс — Л. Моя (Испания), «Тойота-селика-ГТ4ВД»; 2. Ю. Канккунен — Ю. Пиронен (Финляндия); 3. М. Виазон — Т. Сивьеро (Италия), оба — «Лянча-Дельта-ХФ-интергале»; 4. М. Эрикссон — К. Вильштам (Швеция), «Тойота-селика-ГТ4ВД»; 5. А. Фиорно — Л. Пиролло (Италия); 6. М. Райнери — К. Роджиа (Италия), оба — «Лянча-Дельта-ХФ-интергале».

VI этап (Новая Зеландия): 1. Сайнс — Моя; 2. И. Карлссон — П. Карлссон (Швеция), «Мауду-323-4ВД»; 3. Э. Вебер — М. Фельтц (ФРГ), «Фольксваген-ралли-гольф-Ж60»; 4. Р. Данкертон — Ф. Гюентис (Австралия), «Мицубиси-галант-ВР-4»; 5. П. Бурн — Р. Флит (Новая Зеландия), «Субару-легаси-4УД-турбо»; 6. Т. Мякинен — С. Харьяние (Финляндия), «Мицубиси-галант-ВР-4».

VII этап (Аргентина): 1. Виазон — Сивьеро; 2. Сайнс — Моя; 3. Д. Орноль — В. Очелли (Италия), «Лянча-Дельта-ХФ-интергале»; 4. Р. Штоль — Р. Кауффман (ФРГ), «Ауди-90-кваттро»; 5. Э. Сото — Х. дель Вуно (Аргентина), «Лянча-Дельта-ХФ-интергале»; 6. А. Орель — М. Россар (Франция), «Рено-5Т-турбо».

VIII этап (Финляндия): 1. Сайнс — Моя; 2. А. Ватанен — Б. Берглунд (Финляндия); 3. К. Эрикссон — А. Пармдер (Швеция), оба — «Мицубиси-галант-ВР-4»; 4. М. Ален — И. Кивимяки (Финляндия), «Субару-легаси-4УД-турбо»; 5. Канккунен — Пиронен; 6. Т. Салонен — В. Силандер (Финляндия), «Мауду-323-4УД».

IX этап (Австралия): 1. Канккунен — Пиронен; 2. Сайнс — Моя; 3. Фиорно — Пиролло; 4. Бурн — Флит; 5. Карлссон — Карлссон; 6. Мевису — Хертц (Бельгия), «Мауду-323-4УД».

Сумма очков после девяти этапов. Личный зачет: Сайнс — 130; Канккунен — 70; Орноль — 67. Зачет марок: «Лянча» — 144; «Тойота» — 128; «Субару» — 43.

СЛУЧАЙНЫЙ БЛЕФ



Наутро мы пересекли советскую границу в Бресте, довольно быстро прошли таможенный досмотр, и наш спортивный кортеж, состоящий из автобуса, двух техник «Авиа» и двух легковых автомобилей, двинулся по направлению к Москве.

Мы возвращались из Дании с седьмого этапа чемпионата Европы по автокроссу с мыслями о предпоследнем, который по международному спортивному календарю впервые планировалось провести у нас в Союзе, на трассе «Муса» (г. Бауска, Латвия).

Удачное выступление команды Волжского автомобильного завода в европейском первенстве 1990 года и, конкретно, очки, заработанные Александром Никоненко в Дании, позволяли ему по итогам сезона реально претендовать на четвертое место. Более чем удовлетворительное, потому что вазовцы участвуют в этих соревнованиях первый год. Естественно, при таком раскладе желание закрепить успех, так сказать, в домашних условиях. Тем более, что выезд на последний этап в Италию был весьма проблематичен — приглашения оттуда приходят порой за неделю до старта. При еще существующей волоките в такие сроки получить визы нереально. Но и независимо от этого к гонке в Бауске надо готовиться как к решающей. А пока...

Трое суток подряд по Германии (тогда еще были ФРГ и ГДР), через Польшу, по Союзу я ехал за рулем в паре с Александром Никоненко, который произвел прямо-таки фурор на датской трассе во Фредериксхавне. Появление здесь русских гонщиков само по себе стало событием, достойным, по мнению местных журналистов, получасового радиointервью. И уж, конечно, вряд ли кто мог предполагать, что на столь представительном этапе чемпионата, куда съехались почти все сильные участники, выступающие на прославленных «ауди», «порше» и «фордах», некасиаст «восьмерка» с малю кому известным Никоненко за рулем окажется в призерях! В общем по дороге домой нам с Сашей было о чем поговорить и что вспомнить.

Перво-наперво оба гонщика (вместе с Александром Никоненко выступал Борис Котелло) отправились на трассу. Она показала для нас не очень-то подходящей. Достаточно скоростной, ровной, да еще с длинными прямыми участками. Короче, идеальный вариант для мощной полноприводной машины — самой что ни на есть противоположности «восьмерке». И таких «противоположностей» с мощностью за пятьсот лошадиных сил в закрытом парке стояло хоть отбавляй. В общем, кроме приветливых улыбок организаторов, ничего удивительного ребята на трассе не обнаружили.

Вечером, пытаясь хоть внешне скрыть свое не очень веселое настроение, мы, как обещали, всей командой поехали в центр города на радио давать интервью. Вопросы журналистов, естественно, касались и того, какое место русские собираются занять на предстоящих соревнованиях. И мы честно сознались, что на высокий результат не надеваемся. Разве только в следующем году, когда будет готова новая спортивная «Лада-Самара».

Пожалуй, один Саша Никоненко не торопился откровенничать и с застенчивой улыбкой отговорился: «Гонка покажет».

На следующее утро были назначены тренировки. По правилам автокросса спортсмены занимают места на старте согласно показанному времени в официальных тренировочных заездах. Уже при первых подсчетах выяснилось, что и «ауди-кваттро» и «порше» проезжают круг почти на три секунды быстрее наших машин. Огорчили и другое — команда Чехословакии, выступающая на старых заднеприводных «шкодах», тоже оказалась впереди! Так что в результате обним нашим гонщикам пришлось довольствоваться на старте местом в последних рядах. Вечером, за ужином у кого-то из механиков сорвалось: «Восьмерке» на роду написано со старта уходить последней».

На открытии трибуны очень тепло приветствовали нашу команду. Я даже удивился, а потом генеральный директор



Александр Никоненко подчас удавалось невероятное. В одном повороте по внутреннему радиусу он обогнал сразу четверых соперников.

А на пьедестале он — «сама застенчивость»....

соревнований пояснил: «Многие слышали предстартовое интервью советских спортсменов. Как видите, датчанам понравилась их скромность. Но, думаю, — добавил он от себя, — вы немножко блефуете».

Я пытался возразить, но в это время моего собеседника окликнули из судейской, и мы остались каждый при своем мнении.

Объявили полуфинальные заезды. Первым среди наших на трассе появился Борис Котелло. Он ушел со старта замыкающим, а приехал на финиш... четвертым. Никоненко в своем заезде будто скопировал тактику товарища: пару кругов подождал, пока впереди разберутся в споре за лидерство, а потом, выбрав момент, объехал сразу четверых неудачно вошедших в поворот соперников. И мало-помалу финишировал третьим.

Вернувшись с трибуны в закрытый парк, я не узнал нашу команду: все взбодрились, осмелели — грозные «порше» и «форды» со своими сверхмощными моторами уже не казались такими недосягаемыми. Оставалось ждать финала, который всем нам запомнился надолго.

Вначале картина вроде бы повторилась: Никоненко и Котелло на послестартовом круге оказались в хвосте. А потом началось... Сперва «под ногами» путались «шкоды»: пропустив своего лидера Франтишека Качирека, двое других чехословацких гонщиков выступали в качестве прикрытия. Выбрав момент, Саша обогнал всех троиц и сосредоточил внимание на следующей паре претендентов.

Словно два упрямых бычка, сражались два гонщика на «Порше» и «Форде». При входе в поворот они не рассчитали скорость и развернули нос к носу у земляного вала. Преследующий их по пятам Никоненко ловко использовал эту оплош-

СПЕШИТЕ НА... «ДИНАМО»

ность. Теперь впереди оставались только немцы Рольф Фолланд, Бернхард Шонахер (оба на «Ауди») и датчанин Фин Джеперсен на «Порше». Но Саше будто забыли, что впереди машины с минимум тройным превосходством по мощности двигателя. Как ни в чем не бывало он стал «накатываться» на лидирующую группу. Зрители, несмотря на то, что за рулем «Порше» сидел их соотечественник, активно подбадривали русского, который изрядно действовал Джеперсену на нервы. Тот едва успевал отрываться на прямых, но в поворотах Саша настойчиво толкал «Порше» бампером, намекая — надо либо прибавить, либо уступить дорогу. В конце концов датчанин не выдержал, со злости передержал газ и закружился в вальсе.

Не так удачно складывалась гонка для Бориса Котелло. Неполтадки с коробкой передач не позволяли ему продвигнуться дальше восьмой позиции. Тем временем у «Ауди» Шонахера спустило переднее колесо, а шедший теперь третьим Никоненко тут же бросился на нее, как коршуна на подранка, но обогнать не успел. Судья выкинул клетчатый флаг...

На награждении я снова повстречался с генеральным директором: — Ну вы и блефуете, — покачал он головой, доброжелательно улыбнулся и крепко пожал мне руку.

Незаметно за разговорами и приятными воспоминаниями мы доехали с Сашей Никоненко до Москвы. Ему еще предстоял путь в Тольятти, поэтому мы быстро попрощались, а уже через две недели встретились в Бауске.

Из иностранцев туда приехали только Рольф Фолланд, занявший первое место в Дании, да двое незнакомцев из Италии на «лянках». Появился и Анатолий Кривобоков на новой «Ладе-Самаре-4x4», которую в свое время не успели подготовить для выступления в Дании.

Несколько вазовцам сопутствовала удача на этапе в Дании, настолько же она отвернулась в Латвии. Чтобы выйти на заветное четвертое место в европейском первенстве, Никоненко надо было лишь попасть в финал и доехать до финиша. В финал он попал, но... На последних кругах не смог избежать столкновения с Андерисом Карклиньшем из команды «Интерлатвия». В результате не получил даже очка и по итогам всех прошедших этапов остался на шестом месте.

Не повезло и Анатолию Кривобокову. Показав одно из лучших времен на тренировке, выиграв старт у «лянок» в полуфинале, он проехал едва половину круга и встал: досадная поломка в распределителе зажигания не дала ему шанса даже попасть в финал.

А победителем этапа стал все тот же Рольф Фолланд, тем самым обеспечив себе минимум серебряную награду в европейском первенстве.

С. НИКОЛЬСКИЙ

Когда верстается номер, стали известны итоги чемпионата Европы 1990 года по автокроссу. В личном зачете по итогам всех этапов победил Рольф Фолланд (Германия). Сборная СССР (А. Кривобоков, П. Нейкшанс, Б. Котелло и А. Никоненко) на одностанном командном чемпионате, проходившем в чехословацком городе Поржице, заняла второе место. Наши кроссмены в упорной борьбе уступили золотые медали французам, на третьем месте сборная Италии, далее Германия, Чехословакия, Швейцария, Дания и Австрия.



Может ли мотоцикл прыгнуть с трибуны выше? С помощью нашего фотокорреспондента это оказалось возможным.

На узкой трассе стадион-кросса спортсмены дорожат каждым сантиметром.

Александр Морозов выиграл все соревнования спортивного сезона 1990 года, единственная осечка произошла во второй день гонок на «Динамо».

Фото В. Князева

Да, да, именно на «Динамо» — знаменитый московский стадион, который, вроде бы, ни к авто-, ни к мотоспорту отношения не имеет. Последние мотогонки на льду прошли здесь лет пятнадцать назад. Но сегодня речь не о них.

Вероятно, большинство поклонников мотоспорта даже не подозревали, что известная футбольно-легкоатлетическая арена может в считанные дни трансформироваться в... кроссовую трассу. Веговую дорожку накрыли целлофаном и стеклотканью, а затем рельефно — препятствие за препятствием — насыпали грунт. Не бог весть какая премудрость, зато зрителям не надо тащиться за город и стоять в грязи под зонтиками. Покупай билет, сиди и наслаждайся азартным зрелищем.

Но все это в теории. А чтобы подготовить и провести на «Динамо» международные соревнования по супермотокроссу под обязывающим названием «Вольшой приз Моссовета», организаторам пришлось, говоря спортивным языком, выложиться до конца. Одной только земли надо было привезти 1600 кубометров и придать ей рельеф кроссовой трассы. И все это в течение пяти дождливых слякотных дней. Но энтузиазм членов спортклуба «Фили» оказался сильнее всевозможных проблем и трудностей.

Супермотокросс, по общему мнению, удался. Среди именитых кроссменов, мастеров спорта международного класса, чемпионов СССР и России оказались и «темные лошади». Вопреки всем прогнозам, как бы не замечая авторитетов, в финал, которому предшествовали несколько изнурительных и полных драматизма заездов, пробилась молодая гонщица Вячеслав Сайдулин и Сергей Боровский из Ярцевского филиала объединения «ЗИЛ». Их задор несомненно оживил борьбу.

Главный приз первого дня соревнований достался чемпиону страны киевлянину Александру Морозову. Он же возглавил гонку и на следующий день, но в самый решающий момент фортуна отвернулась от него — падение и только третье место. А победил в этот день Ааво Леок, мотогонщик из профессионально-технического клуба «КамАЗ». Вслед за ним по искусственным холмам «прискакал» единственный иностранный участник соревнований Кристофер Шилкларк из Канады, который своим мастерством просто покорила московскую публику.

Не боясь преувеличения, можно сказать: «Вольшой приз Моссовета» на «Динамо» — событие в нашем мотоспорте. И может быть не менее важно, что мотокросс попал в поле зрения влиятельных организаций, которые вместе с горьком ДОСААФ (он взял на себя большую часть забот

по подготовке трассы) выступили в роли его устроителей. Это и Мосгорисполком (первый заместитель председателя его В. Коробченко возглавляет оргкомитет), и ЦС «Динамо», и, что особо хотелось бы подчеркнуть, солидные спонсоры — уже известные любителям спорта совместное предприятие «Таис-спорт» и Московское управление инкассации. Они вложили более 600 тысяч рублей в организацию соревнований, из них 150 тысяч составил призовой фонд. С такими союзниками, согласитесь, можно думать о перспективе. И не исключено, что в этом году мы снова услышим: «Спешите на «Динамо» — там мотокросс!»

Н. ГАЛКИН

НА ЧТО ЖАЛУЕТСЯ?

— Будто не знаете, — проворчит многострадальный читатель. — Запчастей нет, сервис — хуже некуда, о чем толковать!

Значит, решили мы, — о том, как в этих условиях самому избавиться от дефекта, поддержать автомобиль на ходу. Но для такого разговора надо знать, на что жалуетесь: с какими дефектами и отказами сталкиваетесь чаще всего, каким деталям и узлам пытаетесь продлить жизнь.

В поисках ответов мы обратились на

станции обслуживания, к знакомым и незнакомым водителям, специалистам заводов и НИИ. Выяснилось: по-прежнему (или снова?) владельцы бьются над тем, как восстановить шарниры рулевой трапеции, устранить «вой» водяного насоса, чем заменить разрушившийся выжимной подшипник сцепления. Хотелось бы, уважаемые читатели, получить и опубликовать ваши рекомендации. Готовы также напечатать деловые предложения, касающиеся других систематически встречающихся дефектов.

Понимаем, однако, что такой обмен информацией продолжителен, а время дорого. Поэтому в ожидании ваших писем будем исследовать и описывать характерные неисправности, для устранения которых нужен прежде всего совет специалиста — заводского инженера, сотрудника НИИ.

А теперь — отчет о первом экспресс-исследовании, которое провел обозреватель журнала «За рулем» Б. СИНЕЛЬНИКОВ. Итак, на что жалуетесь!

НА СТАРТЕР!

«Стартеров «2108» и «2109» в магазинах и на СТО не бывает, а на черном рынке просят 700—800 рублей. Помогите!»

(Из письма в редакцию)

Откровенно говоря, вначале мы подумали, что этот крик о помощи вызван случайным или искусственно созданным дефицитом 49-рублевого прибора в городе, откуда пришло письмо. Оказалось, все гораздо сложнее. Во-первых, такое тяжелое положение сложилось если не во всех, то в большинстве регионов страны. В Москве, например, стартеры меняют в спецавтослужбах ВАЗа только на гарантийных «восьмерках» и «девятках», и то после нескольких месяцев ожидания в очереди.

Во-вторых, изготовители стартеров — Куйбышевский завод автотракторного электрооборудования (КЗАТЭ) и завод «Динамо» в г. Сливене (Болгария), поставляющие соответственно 75 и 25% от общего количества агрегатов, к сожалению, допускают немало брака (около 3% не выдерживает даже гарантийного пробега). Понятно, что рост дефицита можно приос-

тановить, лишь резко увеличив срок службы агрегатов или их количество, поставляемое в запчасти. Пока не происходит ни того ни другого. Приходится только надеяться, что внедряемые новые условия хозяйствования не позволят ВАЗу и его монополистам-поставщикам работать так безответственно, как ныне.

Чем же помочь владельцам «спутников» сегодня! Отдел эксплуатационных испытаний НПО «Автоэлектроника», занимающийся исследованием электроагрегатов и приборов, отказавших в период гарантийного срока, определил все дефекты стартера и вызывающие их причины.

В агрегатах КЗАТЭ чаще всего встречаются две неисправности. Первая — обгорание коллектора (рис.1), из-за чего якорь не вращается, даже если в обход пускового реле замкнуть выводы обмотки стартера накоротко отверткой или ключом (кстати, так поступают для пуска двигателя при неисправном реле). Причина: плохо или совсем не припаяны выводы обмотки якоря к некоторым пластинам коллектора. В этом случае постоянные искрение между ними и щетками

приводит к чрезмерному нагреву пластин. Устранить эту неисправность в домашних условиях очень трудно, поэтому основной способ ремонта — замена якоря. Поскольку отдельно в продажу он не поступает, взять его можно с другого стартера, не работающего по иной причине.

Вторая неисправность — пробуксовка привода стартера (обгонной муфты), называемого по-старому бендиксом. Якорь вращается, а маховик коленчатого вала остается неподвижным. Причина чаще всего в том, что повреждены толкатели, ролики или поверхность муфты и шестерни, по которым они работают (рис.2). В этом случае надо разобрать привод, развальцевать при помощи зубильца и молотка край крышки на муфте. Заменяя поврежденные детали и смазав новые смазкой ЦИАТИМ-201, в которую желательнее добавить 3% коллоидного графита, вновь завальцовывают крышку.

В стартерах болгарского производства дефекты привода встречаются гораздо реже, что обусловлено главным образом отработанностью конструкции, применяющейся уже давно в стартерах «жигулей»

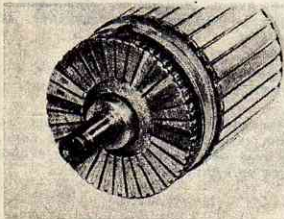


Рис. 1. Якорь стартера 29.3708 с обгоревшими пластинами коллектора.

Рис. 2. Поврежденные детали привода.

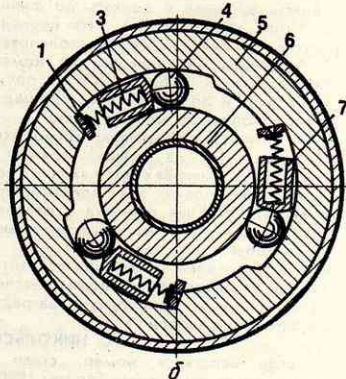
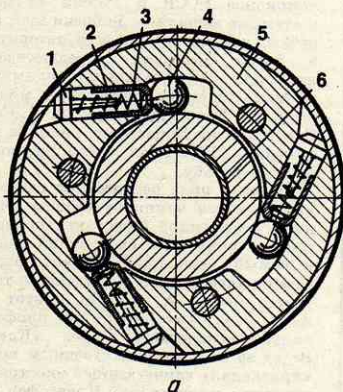
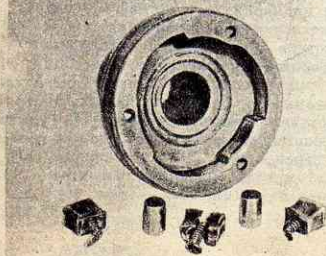
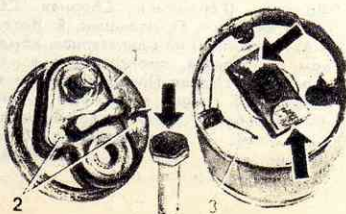


Рис. 3. Приводы прежней [а] и современной [б] конструкции (поперечный разрез): 1 — упор; 2 — плунжер; 3 — пружина; 4 — ролики; 5 — обойма; 6 — шестерня; 7 — толкатель (пластина).

Рис. 4. Пусковое (тяговое) реле: 1 — крышка; 2 — выводы, к которым припаяны провода втягивающей обмотки; 3 — отпавший вывод [конец] удерживающей обмотки. Стрелками указаны обгоревшие контактные болты и пластина реле.



(рис. 3, а). В куйбышевских же приводах использована новая, так называемая бесплунжерная конструкция (рис. 3, б), хорошо зарекомендовавшая себя в стартерах «Волги», изготовляемых, правда, другим заводом. Очевидно, параметры деталей и технология производства их в Куйбышеве менее удачны и потому требуют изменений.

В болгарских же стартерах довольно часто работа тягового реле нарушается из-за того, что плохо приварен вывод удерживающей обмотки (рис. 4). При этом дефекте реле работает иногда как пулемет, быстро включаясь и выключаясь.

Чтобы добраться до вывода, надо развальцевать край корпуса и, отпаяв два провода от контактов на крышке, снять ее. Припаять вывод можно паяльником мощностью около 100 Вт.

В реле, выпускаемых КЗАТЭ, крышка закреплена двумя винтами.

Разбирать таким образом реле приходится и для очистки поверхностных контактных болтов и пластин на якоре от нагара, ухудшающего четкость включения стартера. Решение сделать его неразборным, похоже, не оправдывается, поскольку необходимость ремонтировать реле (путем очистки или замены контактных пластин и болтов) возникает задолго до капитального ремонта двигателя.

Анализ этих и других неисправностей стартера показывает, что в большинстве случаев их можно устранить в условиях небольшой мастерской при наличии некоторых запасных частей и контрольных приборов. Если бы завод-изготовитель или под его контролем другие предприятия снабжали ими СТО и ремонтные кооперативы, большую часть снятых с машин агрегатов удалось бы вернуть в строй и тем самым существенно снизить остроту нынешней проблемы. Надо полагать, заинтересованные организации примут необходимые меры.

А пока попробуйте снять отказавший стартер, как показано в сентябрьском номере журнала за 1990 год, разобрать его и устранить неисправность своими силами.

ТРИБУНА КЛУБА

Информация об электронном блоке управления зажиганием БУЗ-06 (ЗР, 1988, № 12) заинтересовала наших читателей. Многие приобрели это изделие и, судя по почте, не имеют к нему серьезных претензий. Однако вопросы у потребителей все-таки есть — в основном по эксплуатации прибора. Ответить на них редакция попросила авторов предыдущей публикации, инженеров калужского приборостроительного завода «Тайфун» Ю. КОВАЛЕНКО и А. КУЗЕНКО.

ЕЩЕ РАЗ О БУЗ-06

В инструкции к БУЗ-06 сказано, что его можно эксплуатировать и с катушкой зажигания Б-115. Почему лишь «можно»?

Выходной каскад транзисторного коммутатора БУЗ-06 рассчитан на работу с катушкой зажигания Б117А. Но прибор может работать и с катушками типа Б115, хотя при этом появляется одно неблагоприятное обстоятельство. Шунтирование («закорачивание») добавочного резистора такой катушки при включении стартера резко изменяет режим работы

выходного каскада. Это может ухудшить стабильность искрообразования и, соответственно, пуск двигателя. Поскольку на практике такое наблюдается редко, мы внесли в инструкцию слово «можно». Убрать добавочный резистор нельзя, поскольку катушка Б115 не рассчитана на длительную работу без него, а выходной каскад прибора — на длительную работу с такой нагрузкой.

Кстати, в инструкцию, как показал опыт, нелишним добавить, что перед установкой прибора на автомобиле ВАЗ нужно проверить правильность соединения катушки Б117А: провод, идущий от прерывателя, должен быть соединен с клеммой «1», а не с клеммой «Б», что иногда бывает.

Как прибор влияет на расход топлива?

По сравнению со штатной контактной системой зажигания БУЗ-06 (как и другие электронные системы зажигания) обеспечивает, вследствие повышенной эффективности и стабильности искрообразования, более полное сгорание топлива.

Кроме того, при использовании товарного бензина, у которого возможны большие отклонения по октановому числу, наш прибор, обладающий двухканальной задержкой, позволяет подбирать оптимальный угол опережения зажигания (УОЗ). Установочный угол, как указано в инструкции, увеличивают до 10—12 градусов. Из-за такого «поднятия» характеристики повышается эффективность работы двигателя на холостом ходу, при этом становится возможным уменьшить подачу топлива. Ухудшения же работы двигателя при пуске и в режиме, когда мотор склонен к детонации, не происходит благодаря задержке момента зажигания в этих зонах (уменьшения УОЗ), выполняемой прибором.

При выходе БУЗ-06 из строя и переключении на штатную систему зажигания приходится возвращаться к первоначальному УОЗ. Однако мы не считаем это недостатком: отказ — явление исключительное, а измененная регулировка улучшает экономичность двигателя.

Какое влияние оказывает на работу прибора величина зазора между контактами прерывателя?

От зазора, а также от конфигурации кулачка зависит угол замкнутого состояния контактов (УЗСК) прерывателя. Для нормальной работы двигателя величина УЗСК должна быть следующей: у распределителей Р119Б («Волга») — $39 \pm 3^\circ$, у всех «жигулевских» распределителей — $55 \pm 3^\circ$, у распределителей Р114Б (ЗАЗ-968М) — $48 \pm 3^\circ$, у всех остальных распределителей на отечественных четырехцилиндровых двигателях — $43 \pm 3^\circ$.

При установке прибора на автомобиль наряду с проверкой зазора между контактами прерывателя рекомендуем проверить УЗСК автотестером или другим приспособлением при выключенном положении тумблера на блоке.

Рекомендуем также обратить внимание на состояние контактов прерывателя. Они должны быть ровными, чистыми и прилегать всей поверхностью.

Целесообразно ли увеличить зазор между электродами в свечах зажигания?

Величину зазора в свечах лучше ос-

тавить такой, как указано в инструкции по эксплуатации автомобиля. При большом зазоре хотя и увеличивается поверхность искры, но уменьшается ее длительность, возрастают напряженность работы свечи и вероятность пробоя ее изоляции. Кроме того, при переходе (переключении) на штатную систему зажигания потребуется восстанавливать первоначальный зазор в свечах.

Как часто требуется производить регулировку ручным корректором, обеспечивая оптимальный режим работы двигателя?

Оптимальный УОЗ зависит не только от качества бензина, но и от режима работы двигателя, от состояния окружающей среды. Поэтому рекомендуется при изменении этих факторов периодически проверять положение ручки корректора, пробую сдвигать ее против часовой стрелки, то есть увеличивать УОЗ вплоть до полного отключения коррекции.

Нужно помнить, что слишком малый УОЗ (относительно оптимального значения) вызывает потерю мощности, перегрев двигателя и увеличение расхода топлива, чрезмерно большой — еще и жесткую детонационную работу двигателя, что отрицательно сказывается на его ресурсе. Необходимость более точной подстройки корректором в конкретных условиях подсказывается практикой.

Почему при установке прибора перестает работать тахометр?

Попробуйте подключить провод от входа тахометра к клемме катушки зажигания, а не к прерывателю. Так же подключите и блок управления ЭПХХ.

Есть ли особенности применения прибора на двигателях, дефорсированных при помощи прокладки?

Особенностей практически нет. Разве что для устранения детонации, если она проявляется, приходится поворачивать ручку корректора на меньший угол.

Можно ли подключать прибор БУЗ-06 к электронным системам зажигания?

В большинстве случаев для этого достаточно ко входу имеющейся электронной системы вместо провода, идущего от прерывателя, подключить провод 3 (желтый) прибора БУЗ. Все остальные провода совместно работающими приборами нужно соединить, как указано в их руководствах по эксплуатации.

Некоторые электронные системы требуют отключения конденсатора, подключенного параллельно прерывателю и выходному транзистору внутри прибора. Чтобы отключить этот конденсатор, требуется вскрыть прибор.

Каковы перспективы совершенствования приборов типа БУЗ?

Уже создана модификация БУЗ-07, отличающаяся от предшественника более совершенной конструкцией и дизайном, улучшенными характеристиками регулирования УОЗ, большей надежностью, а также возможностью переключения прибора (переход на штатную систему зажигания) из салона автомобиля.

Разрабатывается модификация прибора, предназначенного для автомобилей с бесконтактной системой зажигания (ВАЗ-2108, «2109» и др.).

Термостат — один из тех приборов, которые не привлекают внимания водителя. Обслуживать его не надо, регулировать тоже. Но когда мотор вдруг «закипает» при холодной погоде или долго не хочет прогреться даже в жаркий день, мы не только вспоминаем о термостате, но и убеждаемся, что информация о нем весьма скудна. Пополнить наши сведения мы попросили инженера Э. ХМЕЛЬНИЦКОГО, научного сотрудника НАМИ.

ТЕРМОСТАТЫ

Среди водителей, особенно профессионалов, бывает немало устойчивых поверий, передающихся из поколения в поколение и почти неподвластных голосу разума.

Одно из них касается термостата. И сегодня некоторые шоферы убеждены, что прибор этот вреден, а потому при любой возможности стараются от него избавиться.

Между тем термостат является главным помощником водителя в борьбе с перегревом мотора летом и переохлаждением его зимой, поскольку автоматически поддерживает нужную температуру жидкости в системе охлаждения двигателя.

Принцип работы термостата заключается в следующем. В системе охлаждения есть чувствительный элемент, изменяющий свой объем в зависимости от температуры. Он связан с клапаном, который управляет потоком жидкости: либо пропускает его через радиатор, либо, при недостаточном прогреве, возвращает в мотор.

Еще не так давно были широко распространены термостаты, у которых чувствительный элемент заполняли легкокипящей жидкостью (обычно эфиром или смесью из 70% дистиллированной воды и 30% этилового спирта). Сейчас практически повсеместно такие термостаты вытеснены более надежными и стабильными приборами с твердым термоактивным наполнителем. Обычно для этой цели используют церезин — воск специального изготовления. Особенность этого вещества в том, что его высокий коэффициент объемного расширения более всего проявляется в определенном, довольно узком диапазоне температур — в том самом, который соответствует нагреву охлаждающей жидкости в работающем моторе.

На этом, собственно, знакомство с конструкцией можно закончить, поскольку остальное ясно из таблицы и рис. 1—5.

Ну, а как же быть с поверьем о вреде термостата? На чем оно основано?

Водители, придерживающиеся этой точки зрения, полагают, что летом термостат способствует перегреву двигателя, а зимой ведет к замерзанию радиатора, если система заправлена водой.

Эксплуатационный опыт и строгие эксперименты не подтверждают этих опасений. Напротив, при изъятии термостата открывается перепускной клапан и жидкость во время жары перегревается скорее. Зимой же «разморозить» радиатор и без термостата — пара пустя-

ков, особенно если не применяют утеплительный фартук.

Наши и зарубежные исследования показали, что стабильность теплового режима, которая достигается при использовании исправного и правильно подобранного термостата, улучшает топливную экономичность примерно на 3%, мощность двигателя на 2%, а износ деталей цилиндро-поршневой группы уменьшается на 10—40%, не говоря уже о серьезном снижении токсичности отработавших газов и увеличении срока службы моторного масла.

Можно предположить, что мнение о вреде термостатов родилось в связи с низким качеством приборов жидкостного наполнения: эфир из них улетучивался и термостат переставал работать.

Нынешние термостаты весьма надежны и долговечны. Практически единственной причиной выхода термостатов из строя бывает нарушение герметичности термосилового датчика, при которой происходит хотя и ничтожная, но со временем обнаруживающая себя утечка церезина и соответствующее уменьшение открытия клапана. Этот процесс не бывает внезапным. Он растянут во времени обычно на несколько месяцев. Поэтому подозрение по поводу работоспособности термостата оправдано лишь тогда, когда наблюдается медленное, но неуклонное повышение рабочей температуры двигателя на протяжении многих дней эксплуатации в примерно одинаковых условиях — климатических и нагрузочных.

Если вы такое заметили — целесообразно провести проверку прибора, которая очень проста и доступна каждому. Термостат полностью погружают в кипящую воду, а после прогрева в течение трех минут вынимают и быстро (пока он не начал остывать) измеряют величину подъема основного клапана, то есть расстояние между клапаном и

его седлом. Для замера можно использовать штангенциркуль, шуп или линейку. Если термостат заключен в корпус (рис. 1), эта операция затруднена, но при определенной сноровке ее можно проделать, пользуясь специально изготовленными шупами.

Термостат полностью работоспособен, если замеренный подъем клапана соответствует величинам, указанным в таблице. Если он меньше, но разница не превышает 1 мм, прибор можно временно использовать, но при первой возможности его следует заменить, поскольку вскоре он станет совсем непригодным из-за дальнейшего уменьшения подъема клапана.

В термостатах, которые не заключены в корпуса, следует контролировать также прилегание клапана к седлу в закрытом состоянии. Дело в том, что жесткость корпуса термостата невелика, и в процессе транспортировки и хранения скоба, которая поддерживает хвостик термосилового датчика и служит опорой пружины, иногда деформируется. Клапан перекашивается относительно седла, и при его посадке образуется щель, по которой происходит нерегулируемое протекание охлаждающей жидкости в радиатор. Щели легко обнаруживаются при просмотре на свет окружности контакта клапана с седлом. Одностороннюю щель можно попытаться ликвидировать, подгибая скобу пальцами. Иногда это удается.

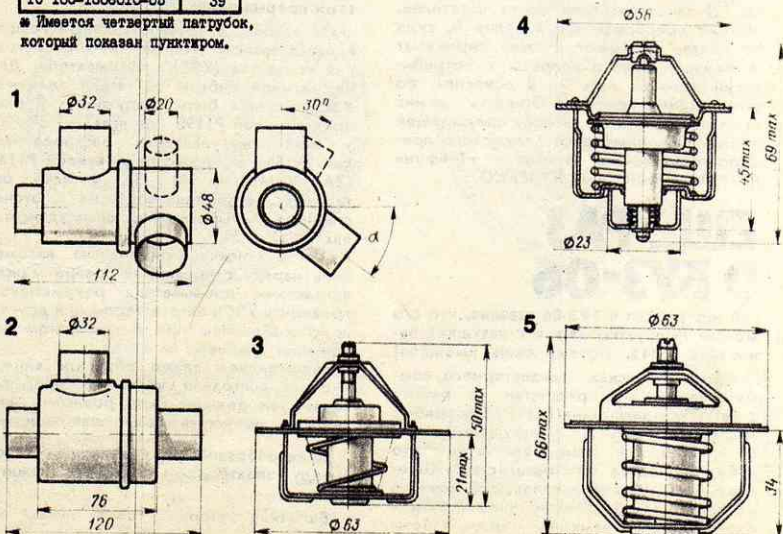
При установке термостата в соответствующее гнездо на двигателе необходимо проверять состояние прокладок по фланцу его крепления.

В заключение несколько слов о взаимозаменяемости термостатов. Строго говоря, таковой не существует. Для каждого двигателя разработан свой индивидуальный термостат, который ориентирован по направлению патрубков и имеет собственные размеры, характеристики, способы крепления.

Обозначение	t_d , град.
ТС 103-1306010	32
ТС 103-1306010-01	90
ТС 103-1306010-03	III
ТС 103-1306010-05*	39

* Имеется четвертый патрубок, который показан пунктиром.

Схема термостатов, которые приведены в таблице.



Обозначение	На каких автомобилях применяется	Температура начала открытия основного клапана, °С	Температура полного открытия основного клапана, °С	Полный подъем основного клапана, мм, не менее	Максимальный расход охлаждающей жидкости через термостат, л/мин	Номер рисунка, на котором дана схема термостата
ТС103-1306010	Семейство ВАЗ-2101 ВАЗ-2121 АЗЛК с двигателями 412З, 412Д	80 ± 2	95	150	8	1
ТС103-1306010-01		—»—	—»—	—»—	—»—	1
ТС103-1306010-03		—»—	—»—	—»—	—»—	1
ТС103-1306010-05	ВАЗ-2108 и «2109» ЗАЗ-1102 «Москвич-407» и «408» ИЖ, «Москвич» с двигателем 412 (выпуск до 1976 г.) ГАЗ с двигателем ЗМЗ	87 ± 2	102	—»—	—»—	1
ТС103-1306010-06		—»—	—»—	—»—	—»—	2
ТС103-1306040-08		80 ± 2	95	—»—	—»—	3
ТБ-1	—»—	—»—	—»—	—»—	—»—	4
ТС108-1306100-01	—»—	—»—	—»—	—»—	—»—	5

Даже тогда, когда геометрически один тип термостата может заменить другой (например, на место термостата ТС108-1306100-01 вполне устанавливается термостат ТС103-1306040-08), такая замена недопустима. Это объясняется тем, что у второго термостата пропускная способность всего 150 л/мин против 250 л/мин у первого, а его гидравлическое сопротивление значительно выше. По этим причинам надлежащая циркуляция охлаждающей жидкости в системе охлаждения будет нарушена.

Зарубежные фирмы также выпускают термостаты, которые могут использоваться в отечественных легковых автомобилях.

Например, для автомобилей «Москвич» семейства «408» могут применяться термостаты № 4036.80 фирмы «Вахлер» (ФРГ) и модели КЛ.35-3.404 фирмы «Калорстат» (Франция), а для семейства «412» (выпуска до 1976 года) — модели ВВ.28-5.451 фирмы «Калорстат». Для автомобилей ВАЗ, кроме «Нивы» и семейства «2108», пригодны термостаты «Вахлер» № 3336.83 и «Калорстат» модели В.25-65374 (для «Нивы» — «Вахлер» № 3338.80).

Думаем, читателям пригодятся доступные способы ремонта термостатов, описанные в «Советах бывалых». К ним можно прибегнуть, если нет возможности быстро заменить узел.

В корпусе термостата типа ТС103 двигателя ВАЗ, УМЗ после 1976 года для доступа к регулируемому концу поршня термосилового датчика можно просверлить отверстие диаметром 12 мм. Затем размягчить припой у гайки, крепящей поршень, и, не убрав паяльник, отверткой поворачивают винт. Проверку начало открытия клапана в нагретой воде при помощи термометра и путем подрегулировки и последовательных проверок добиваются требуемой температуры. После этого отверстие запаивают латунной накладкой.

Иногда вследствие износа резиновой втулки, завальцованной в стакан термосилового датчика, между ней и поршнем образуется зазор: усилия сжатой втулки не хватает, чтобы открыть клапан. Можно тупым керном сделать вмятины на стакане, уменьшив его внутренний объем. Тогда наполнитель, увеличиваясь в объеме при нагревании, сожмет резиновую втулку с большим усилием, достаточным для открытия клапана.

Все мы за то, чтобы наши автомобили соответствовали нормативам на содержание СО в выхлопных газах. Иначе можно нажать несправности при дорожной проверке, да и стыдно загрязнять воздух, которым сами же и дышим. Но есть только один верный способ — проверить и отрегулировать двигатель с применением газоанализатора, а сделать это можно далеко не везде и не всегда. Что же предпринять?

В журнале и различных брошюрах неоднократно публиковались советы специалистов по регулировке холостого хода, позволяющие добиться наименьшей токсичности выхлопа. По многочисленным просьбам читателей мы вкратце повторяем их суть.

ЕСЛИ НЕТ ГАЗОАНАЛИЗАТОРА

Токсичность отработавших газов, как известно, проверяют во время работы двигателя на холостом ходу. Поэтому, прежде всего, вспомним о факторах, которые в этом режиме работы оказывают практическое влияние на получаемый результат.

Состав рабочей смеси, поступающей в цилиндры двигателя. Чем больше в ней бензина и меньше воздуха, иными словами — чем смесь богаче, тем больше образуется окиси углерода СО вместо двуокиси СО₂. Это главный фактор; подробнее мы поговорим о нем ниже.

Температура двигателя. Чем она выше, тем менее активно идет образование СО. Понятно, что при контроле мотор непременно должен быть прогрет до рабочей температуры.

Оперение зажигания. Вопреки распространенному мнению, установочный угол зажигания влияет на концентрацию СО лишь косвенно. Не влияет. Наилучший результат получается, когда этот угол соответствует заводским рекомендациям.

Скорость вращения коленчатого вала. Увеличение скорости вращения при прочих равных условиях ведет к снижению токсичности выхлопных газов. Именно поэтому автозаводы в инструкциях последних лет существенно подняли рекомендуемые обороты холостого хода — до 800—900 об/мин и выше.

Степень изношенности мотора. Повышенные зазоры в деталях цилиндра-поршневой группы позволяют картерным газам

проникать в камеры сгорания. Вследствие этого выхлоп становится не только дымным, но и более токсичным.

Исправность механизмов и систем. Здесь все предельно ясно. Неполноты в системе зажигания, механизме газораспределения, других рабочих органах мотора неизбежно нарушают нормальный процесс горения топлива, а это самым непосредственным образом сказывается на показаниях газоанализатора.

Приведенный перечень свидетельствует: процент СО в выхлопных газах зависит не только от того, как отрегулирована система холостого хода в карбюраторе. Другие обстоятельства, которые упомянуты выше, следует принимать во внимание и делать необходимые выводы.

Но все же регулировочные винты карбюратора являются главным инструментом для достижения требуемой токсичности отработавших газов. Об этом и пойдет дальнейший разговор.

Из всех косвенных (то есть без газоанализатора) способов регулировки холостого хода наиболее эффективен тот, который основан на использовании тахометра. Штатный прибор автомобиля для этой цели не годится, нужен специальный, с ценой деления шкалы не более 50 об/мин. Данному условно соответствуют автотестеры (они поступают в продажу), но эти приборы пригодны только для обычных систем зажигания. Тестеры, совмещаемых с бесконтактными транзисторными системами (ВАЗ-2108 и «2109», ЗАЗ-1102), пока, к сожалению, нет.

Технология работы заключается в следующем. Двигатель, который вполне исправен и проверен по основным регулировочным параметрам (установочный угол зажигания, зазоры в клапанах), прогреваем до рабочей температуры (не ниже 80 °С). Глядя на стрелку тахометра, винтом качества (а если требуется — то и количества) устанавливаем обороты на 15% выше тех, что даны в инструкции. Скажем, у ВАЗ-2105 указаны рекомендуемые обороты холостого хода 850—900 об/мин, а нам нужно на 130 больше, то есть примерно 1000—1020 об/мин. Затем винтом качества поднимаем обороты еще выше, а винтом количества возвращаем их к прежнему уровню; повторяем это до тех пор, пока поворот винта качества не в ту, ни в другую сторону уже не дает приращения оборотов, более того — снижает их. Тогда наступает решающий момент: заворачиваем винт качества (тем самым обедняя рабочую смесь) до тех пор, пока скорость вращения коленчатого вала не уменьшается до величины, заданной в ин-

струкции (иными словами — снимаем первоначальное пятнадцатипроцентное увеличение). Теоретически это соответствует такой подаче топлива, при которой и норматив по СО выдержан, и переобеднения рабочей смеси еще нет. Но это в теории, а на практике все же надо убедиться, что смесь не чересчур обеднена: двигатель не должен глохнуть после интенсивного торможения или при резком закрытии дроссельной заслонки. В противном случае винт качества придется чуть-чуть отвернуть.

Определенное распространение получили у нас так называемые индикаторы качества смеси ИКС-1. Это своеобразная свеча зажигания, которую заворачивают вместо штатной и через прозрачное донышко наблюдают за цветом пламени в камере сгорания. По мере обеднения смеси он из оранжево-желтого последовательно переходит в желтый, голубой и бледно-голубой. Голубой цвет — признак нормальной, в меру обедненной рабочей смеси. Правда, некоторые специалисты считают, что «опимать» таким способом нельзя, поскольку пламя может «поголубеть» уже при 6% СО. Действительно, голубой цвет

свидетельствует лишь об отсутствии мельчайших частиц углерода (сажи), не сгоревших из-за недостатка кислорода, а для оценки СО служит лишь косвенным признаком. Но надо учитывать, что всякая визуальная оценка в огромной степени зависит от опыта и способностей наблюдателя, поэтому ИКС-1 в одних руках только предохраняет от крупных ошибок, в других же дает вполне хороший результат. В любом случае нужно стремиться, чтобы во время работы с прибором вокруг было достаточно темно, а заворачивать ИКС-1 следует только во второй или в третий цилиндр (имеется в виду рядный четырехцилиндровый двигатель) — это повышает точность работы.

Наконец, обратимся к наиболее реальному варианту — когда вообще никаких приборов нет и рассчитывать можно только на свое умение. В этом случае предлагается действовать так.

Двигатель, разумеется, исправен и прогрет. Винтом количества установите ту скорость вращения коленчатого вала, которая, как вам кажется, соответствует указанию заводской инструкции, а затем прибавьте еще немного. Медленно заво-

рачивайте винт качества до тех пор, пока мотор не начнет «потряхивать» (возможно, в ходе этого заворачивания вам придется винтом количества еще раз добавить обороты, если они станут падать очень заметно). После этого отверните винт качества на четверть или на треть оборота, чтобы двигатель заработал устойчиво, а затем винтом количества установите скорость вращения коленчатого вала, требуемую инструкцией. Имейте в виду, что при этом мы обычно ошибаемся в меньшую сторону (хочется, чтобы мотор работал потише), а снижение скорости вращения, как уже говорилось, ведет к повышению процента СО в выхлопных газах.

Литература

- «Автомобилист». Сборник, М., ДОСААФ, 1985.
 «Автомобилист». Сборник, М., ДОСААФ, 1987.
 А. В. Дмитриевский, А. С. Тюфяков. **Бензиновые двигатели**. М., Машиностроение, 1986.
 А. И. Локшин. **О карбюраторе без колдовства и дилетанства**. Л., Машиностроение, 1989.
 «За рулем», 1982, № 3; 1983, № 12; 1988, № 10.

КОНКУРС ЗНАТКОВ



ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...

Впервые этот конкурс мы провели в прошлом году.* Большой интерес к нему читателей, приславших в редакцию не только ответы на задачи с Чайником, но и свои таинственные случаи с автомобилем, показал нам, что знатоки почувствовали вкус к игре и готовы проявить себя в новом сезоне. Для тех, кто узнает о конкурсе впервые, сообщаем его условия.

Они просты — ответы на задачи [первая из них приводится ниже] надо писать четко несколькими словами на почтовой открытке. Редакция ждет их в течение двух месяцев со дня выхода очередного номера.

Итоги будут объявлены весной 1992 года. Читатели, правильно ответившие на наибольшее число вопросов, будут отмечены, как и прежде, дипломами и призами, главный из которых — комплект шин.

Итак, ждем ответы и поучительные истории, а сейчас предлагаем подумать над случаем, который подробно изложил в своем письме читатель П. Бахтин.

У нас в Ташкенте зима бывает обычно в январе и первой половине февраля,

когда ночью температура воздуха понижается до минус 10—12°, а днем поднимается до нуля и выше.

В один из таких дней Чайник вполне благополучно приехал на своем ВАЗ-2101 на завод, где поставил машину на стоянку. По окончании рабочего дня выяснилось, что у него будет двое покупателей, оставшихся сегодня дома свои мотоцикл и «Москвич». Оба страстные автолюбители.

Пришли на стоянку, хозяин усадил гостей на заднее сиденье, сам сел за руль и по всем правилам начал заводить мотор. Поставил автомобиль на ручной тормоз, рычаг переключения передач перевел в нейтральное положение, вытянул до отказа ручку «подсоса», выжал сцепление, вставил ключ в замок зажигания, два раза нажал педаль акселератора, затем поворотом ключа в замке зажигания включил стартер — и мотор сразу заработал. Пока двигатель прогрелся, повел разговор — разумеется, не на рабочую тему, которую оставили на заводе, а о делах автомобильных. Мотоциклист надеется вскоре купить автомобиль, но сомневается, хватит ли денег, а теща, когда у нее хорошее

настроение, обещает помочь, но когда не в духе, отказывает. Второй товарищ поделился опытом: когда он покупал свой «Москвич», то обегал всех родных и знакомых и у кого под расписку, у кого под честное слово набирал недостающую сумму.

Тем временем стрелка указателя температуры подошла к первому делению, и Чайник решил ехать. Снял ручной тормоз, дал газ и тронулся. За воротами стоянки шаг подьем длиной метров 50. Несмотря на большие обороты, мотор тянул слабо, а когда оставалось метров 15 до вершины подъема, вообще заглох.

Чайник растерялся. Попытался пустить двигатель стартером — безуспешно. Развернулся и накатом вернулся на исходную позицию. Здесь с трудом завел мотор и снова — вверх. Но на том же месте мотор опять остановился. Снова разворот и спуск накатом.

— Или свечи барахлят, или засорился карбюратор. А может, скопилось грязь в фильтре, и бензин не проходит, — высказал свое мнение владелец «Москвича».

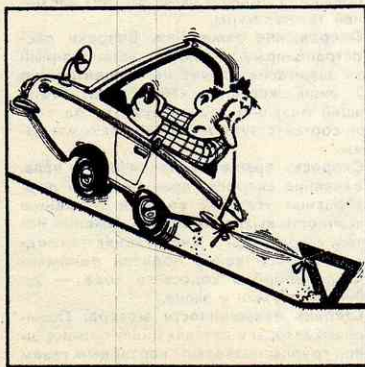
— Нет, — возразил мотоциклист. — Вы заметили, какой дым идет из выхлопной трубы? Значит, много масла в цилиндре — что-то случилось с поршневыми кольцами.

Чайник вышел из машины и стал открывать капот. В этот момент подошел Профессор и сказал, что все видел и попробует помочь.

Чайник, конечно, не возражал. Профессор сел за руль, пустил двигатель, погазовал немного, тронулся и легко, успев даже, как показалось стоящему внизу Чайнику, включить вторую передачу, взял подьем. Затем развернулся и съехал вниз.

— Езжайте спокойно, все будет в порядке, — сказал Профессор.

— Почему же у меня машина не ехала? — спросил озадаченный Чайник.



ВОПРОС: что сказал Профессор! [ответ должен содержать три-четыре слова].

* Победители будут названы в мартовском номере.

РАЗБИРАЕМ ПЕРЕДНЮЮ ДВЕРЬ ВАЗ-2109 («2108»)

Эту работу выполняют, когда надо устранить неисправность в механизмах замка, заменить стекло или выправить вмятину на обшивке. Двери в моделях «2108» и «2109» различаются только размером, «начинка» же их одинакова.

Начинаем с зеркала. Стягиваем с его металлического стержня ручку и снимаем облицовку (фото 1). Отворачиваем три винта, крепящих зеркало (фото 2), и снимаем его (фото 3).

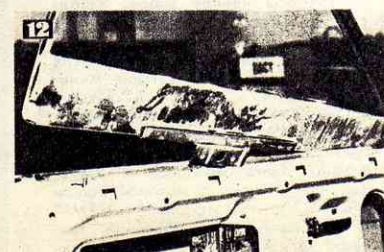
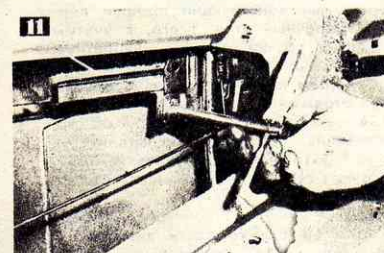
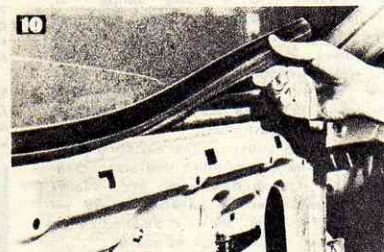
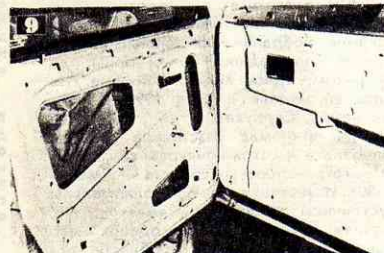
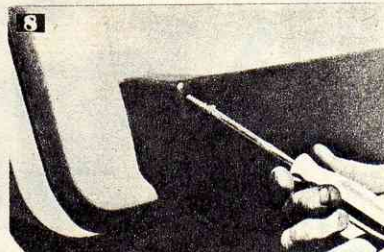
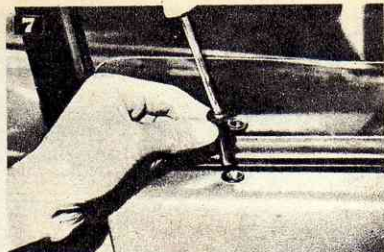
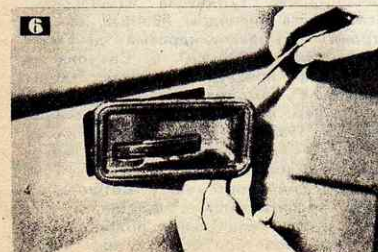
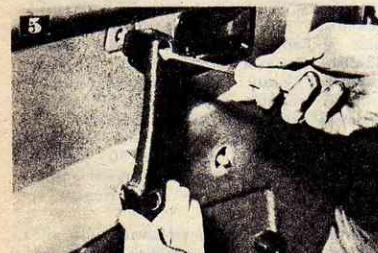
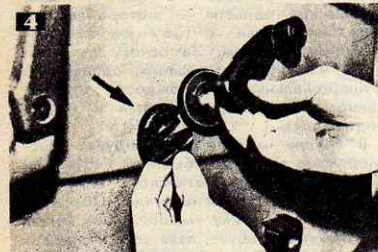
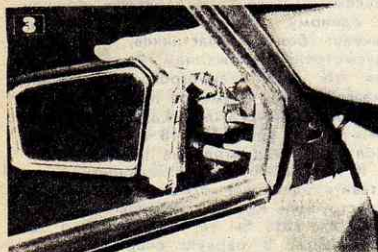
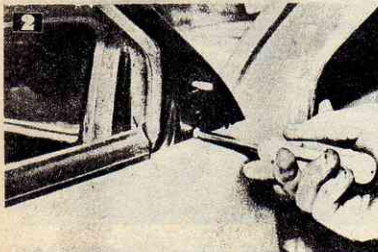
Чтобы снять обивку двери, демонтируем все, что расположено на ней. Отжав от себя розетку, выдвигаем в сторону по оси ручки стеклоподъемника ее облицовку (показана стрелкой) и снимаем освободившиеся детали (фото 4).

Удалив заглушки, отворачиваем два винта, крепящих ручку подлокотника (фото 5), и снимаем ее.

Поддев отверткой, удаляем облицовку внутренней ручки замка (фото 6).

Выворачиваем кнопку выключателя замка (фото 7) и два винта, крепящих карман (фото 8). Поддевая специальной пластиной или отверткой поочередно пластмассовые держатели обивки, извлекаем их из отверстий двери и снимаем обивку (фото 9). (Во избежание повреждения держателей нельзя снимать облицовку без помощи отвертки.) Выворачиваем винты, которые крепят направляющие желобки стекла внутри двери, и снимаем их вниз. Удаляем уплотнители стекла (фото 10). Отворачиваем два винта, крепящих трос стеклоподъемника (фото 11), и вынимаем стекло (фото 12).

Окончание — в следующем номере



«МОТОЦИКЛ МОЕЙ КОНСТРУКЦИИ»



Немало интересных машин родилось во ВНИИмотопроме — головном институте мотоцикlostроения. Но такое обширное собрание оригинальных конструкций, пришедших со стороны, да еще разом, здесь видели впервые. На последней неделе августа 1990-го подмосковный Серпухов, где находится институт, принимал участников первого всесоюзного смотра-конкурса самодельных мотортранспортных средств — «Мотосам-90». Известно, сколь продолжительны и устойчивы традиции «Самавто». Но, объявляя конкурс мотосамоделок, его организаторы вторгались в область, доселе неизвестную и даже запретную, поскольку до недавних пор ГАИ не жаловала их создателей, а технические требования к таким машинам появились чуть раньше Положения о конкурсе. Будет ли «кворум», насколько интересны окажутся машины — можно было только гадать.

И вот — 246 заявок. Для первого раза совсем неплохо, особенно учитывая сжатые сроки, предложенные его участникам. Больше всего заявок — 39 — пришло с Украины, 38 — с Урала, 24 — из Москвы и Московской области.

Конечно, в Серпухов пригласили только авторов, чьи конструкции прошли первый, отборочный этап. Всего, с учетом прибывших по собственной инициативе, их собралось 65 с 73 машинами. Этих претендентов на призы ожидала обширная программа: так называемая статическая экспертиза — осмотр, обмер, взвешивание; дорожные испытания — оценка устойчивости, управляемости, тормозных свойств, экономичности, безопасности.

Каждый участник конкурса обстоятельно и не без гордости знакомил с «мотоциклом моей конструкции», отвечал на вопросы членов жюри, заводских специалистов, журналистов, просто любопытных. Удивить, особенно мотоциклистов-любителей, было чем: в числе представленных работ — детские минимотики и трициклы, эндуро и шоссейные машины, тяжелые одиночки — как раз то, чего не выпускает наша промышленность.

Подробно познакомившись с мотоциклами, члены жюри, в которое вошли специалисты ВНИИмотопрома, НАМИ, центра испытаний автомобильной техники (больше известного до сих пор как

Квадрицикл «Бара-бу» А. Юле из Нары отличает «фирменный» дизайн, оригинальная конструкция подвески передних колес, рулевого управления. Двигатель — от мотоцикла «Урал», колеса — от спортивного автомобиля.

В. Пономарев из Первоуральска изготовил двигатель с жидкостным охлаждением на базе «ИЖ-Планеты-спорт» («Ямаха») — лишь красивая накладка на обтекатель, подвеску заднего колеса с центральным амортизатором, дисковые тормоза, литые колеса, обтекатель.

Датский мини-мокик «Динка» А. Широкова из Вологды имеет своеобразные формы, плотную компоновку, оснащен дисковыми тормозами и центральным задним пневмогидравлическим амортизатором.

Боковой прицеп к ЯВЕ А. Фадеева из Ликино-Дулево выделяется тщательностью исполнения, комфортабельностью. Автор выполнил также обтекатель для мотоцикла.



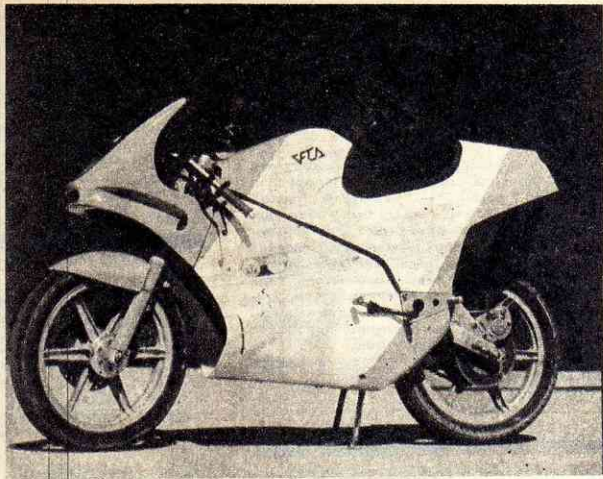
полигон НАМИ), заводов, журналов «За рулем» и «Техника—молодежи», пришли к единому мнению: поощрения заслуживает больше участников, чем предусмотрено Положением. Решили пойти на это ценой некоторого сокращения максимальных размеров премий. Званий лауреата конкурса «Мотосам-90» и денежных премий удостоены 18 человек, еще 8 получили поощрительные премии.

К сожалению, нет возможности представить здесь все отмеченные призами конструкции. Кроме показанных на фото, назовем хотя бы те, что особенно запомнились. В первую очередь, «Мустанг» А. Голинко из с. Ленинское Черкасской области — мотороллер — седельный тягач, к тому же с самосвальным кузовом. За основу взят хорошо известный «Муравей», однако его функциональные возможности существенно расширены, увеличена и грузоподъемность.

В группе мотоциклов «эндуро» бесспорными лидерами были Г. Габуев из Беслана Северо-Осетинской АССР и А. Гаргашьян из Ленинграда. Оба вложили в постройку машин свой опыт спортсменов. Габуев, взяв за основу двигатель «ИЖ-Планеты-спорт», увеличил его объем, оснастил жидкостным охлаждением. Немало усовершенствований внес и Гаргашьян в кроссовый мотор ЧЗ-381. Первый использовал (с передельками) раму «ИЖ-Планеты-спорт», второй вообще отказался от рамы, заменив ее коробчатой сварной конструкцией, причем один из объемов использован как бак на 50 литров, другой — как глушитель шума всасывания, еще один — как резервуар для масла.

Быть может, самое внушительное впечатление оставил дорожный мотоциклист-одиночка А. Сотникова из Москвы. Использовав цилиндры ЯВВ-638, он построил четырехцилиндровый двухтактный мотор — 700 см³. С. Самарин из Ярославля привлек внимание своим эндуро с самодельным бесшатунным двигателем конструкции С. Баландина (см. ЗР, 1983, № 4), а С. Скрипкин из Нарвы — дорожно-спортивным мотоциклом «Скорпион».

Настоящий спортсмен, и мотоциклист тоже, воспитывается с детства, а для этого нужны специальные подростковые машины. Конечно, есть у нас крос-



свая «Рига-20Ю», но куда резвее и привлекательнее внешне мотоцикл, который построил для сына Д. Степанов из Цесиса — «полтинник» с жидкостным охлаждением, пневмогидравлическими амортизаторами. А. Пахомов из Курска, правда, не ставил целью спортивные успехи сына, зато с малых лет тот уверенно держится в седле мокика. Многими конструктивными решениями интересен и мини-мотороллер А. Филатова из пос. Подъязынского Ивановской области.

Н. Коноплинцев из Северодвинска видит в «полтиннике» вполне взрослую машину — правда, при соответствующем подходе к конструкции. В его моторе поршень работает по хромированной гильзе без компрессионных колец, подшипники шатуна — с принудительным смазыванием. Тем самым увеличены надежность и долговечность. Немало в мокике и других изюминок.

Возвращаясь к «рабочим лошадкам», хочется вспомнить добротный, практичный (хотя и несколько неказистый) квадрицикл А. Шумилова из Архангельска и грузовой прицеп для тяжелых мотоциклов В. Соболева из Камышлова Свердловской области.

Конструкции, как видите, самые разнообразные по назначению, классу, уровню сложности. Объединяло их то, насколько уверенно — как говорят нынче, без комплексов — самодельщики берутся за самые ответственные узлы, сложные технические проблемы. Пожалуй, в этом они превзошли конструкторов «самавто», чьи интересы больше сосредоточены на кузове. Достаточно взглянуть на премированные машины: подвески и тормоза, обтекатели, колеса, рама и святая святых — двигатель — ничто мотоциклетное не чуждо энтузиастам «мотосама».

Впрочем, надо ли удивляться? Ведь они не просто строят машину — осуществляют свою мечту, представление об «идеальном» мотоцикле, порой вынашиваемом годами. Поэтому в лучших конструкциях органично соединены красота, практичность и тщательность исполнения. Четырнадцать из них жюри рекомендовало для внедрения в производство.

Да, специалисты высоко оценили любителей (среди которых, впрочем, немало людей с хорошей технической

Сверкающий множеством хромированных деталей мотоцикл В. Пугачева из Москвы с двигателем ЗАЗ-966В и цепной (!) задней передачей зарекомендовал себя как экономичный и надежный.

Особенности мотоцикла Г. Плохова из Днепродзержинска — рама, одним из силовых элементов которой служит двигатель ЯВВ, подвеска заднего колеса с центральным амортизатором, дисковые тормоза обеих колес, полиый обтекатель.

Конструкции В. Двалишвили из Кутаиси, известного многочисленными самодельными автомобилями, всегда нетрадиционны и выделяются благородством форм. Этот двухколесный экипаж — с мотором «Вятки».

Изюминка в трицикле О. Челишева из Мелеуза — рычажная подвеска задних колес, делающая его более устойчивым на поворотах и неровностях. Двигатель — мотоцикла «Минск» (125 см³).



подготовкой). К тому же сам конкурс проведен по инициативе отрасли, ее силами. Но означает ли все это поворот «лицом к самодельщику»?

Лично у нас, признаться, мало надежды, что заводы (как и промышленность вообще) перестанут с порога отвергать все, что предложено «любителями», и начнут проявлять к их разработкам практический интерес. Для этого нужны иные условия работы, действенные стимулы, которые только предстоит создать. Пока только Ирбитский, Ижевский и Ковровский мотозаводы проявили интерес к конкурсу, а Киевский, Львовский, Рижский даже не прислали представителей.

Тогда в чем же смысл и положительный, по общему мнению, итог первого конкурса мотосамоделок? Да уже в том, что увлеченные, умелые, толковые люди из разных уголков страны смогли встретиться, познакомиться, обменяться идеями, сопоставить свои возможности, потолковать с профессионалами и узнать их оценку. В условиях информационного голода, долю вины за который должен нести и журнал «За рулем», — совсем не так мало на сегодня. А завтра? Хочется все-таки верить, что «завтра» вместо скучных чиновников, отбывающих трудовую повинность за небольшое денежное пособие (есть еще такие в заводских КБ), у кульманов и дисплеев компьютеров понадобятся энергичные, заряженные идеями и любовью к технике люди. И тогда решения и выводы жюри, возможно, обретут практический смысл.

Сегодня же стоит поблагодарить тех, кто задумал и осуществил «Мотосам-90»: работников ВНИИмотопрома и НАМИ; спонсоров конкурса: Минавтосельхозмаш, ЦС ВОИР, молодежный центр «ТОИМС» г. Серпухова, ЦП ВПО машиностроителей, Всесоюзный координационный совет НТМ, ЦС ВДОАМ, Ирбитский и Ковровский мотозаводы, ПО «Ижмаш», установившее специальный приз.

И конечно, спасибо тем, кто сумел задумать и построить интересные, остроумные, непохожие машины, которые помогли по-новому увидеть назначение и возможности мотоцикла.

О. КУЛАКОВ,
ВНИИмотопром,
М. ДЕМИДОВ

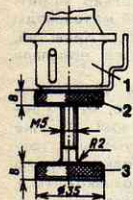
В дороге на «Жигулях» ВАЗ-2102 разорвался ремень привода генератора. Попробовал ехать без ремня — двигатель быстро перегревался. Помощи ждать было неоткуда, поэтому пришлось обходиться доступными средствами. От старой камеры, валявшейся в багажнике, нарезал несколько узких колец и натянул их на шкивы коленчатого вала и водяного насоса, минуя генератор, поскольку до него кольца не дотягивались.

ССР Молдова,
г. Подойица

В. БАРДА

Кран отопителя в «жигулях» давно стал не очень надежным и очень дефицитным. Недаром в журнале «За рулем» публиковались разные советы по его ремонту. Но, чтобы реализовать их, кран необходимо снять, а это в целом-то не очень просто.

Если неисправность состоит в том, что отопитель не отключается (обычно при затвердении диафрагмы), можно обойтись и без крана. Я это сделал при помощи винта с контргайкой, ввернув его вместо штатного, крепящего рычаг, как показано на рисунке. Для регулировки температуры



Переделанный кран отопителя: 1 — кран; 2 — контргайка; 3 — винт длиной 60 мм.

теперь достаточно ослабить контргайку и завернуть или отвернуть немного винт, действуя одной рукой с места водителя. Трос можно отсоединить от рычага, тем более что к этому времени он уже обычно не работает.

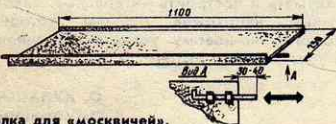
Луганская область,
г. Лисичанск

Б. ЧИБИС

Многие владельцы «москвичей» устанавливают в багажнике полки и очень довольны ими. Если вы хотите последовать их примеру, сделайте своими руками одну из простейших по конструкции, представленную на рисунке. Это лист фанеры толщиной 6–8 мм с привернутыми шурупами задвижками («шпингалетками»). Полка задним краем ложится на колесные арки, а передний — фиксируется в отверстиях стоек (в ижевских машинах их надо просверлить). Гофрированные рукава вентиляции (они устанавливались в прежние годы) надо снять, как совершенно лишние, о чем сообщал журнал «За рулем».

г. Свердловск

С. КОКУШКИН



Полка для «москвичей».

При ремонте насоса системы охлаждения «жигулей» (ЗР, 1990, № 3) предлагается для запрессовки подшипника применять пресс. Действительно, использование съемников здесь может привести к смещению отверстия в корпусе подшипника относительно отверстия в корпусе насоса, что не позволяет завернуть стопорный винт, а повернуть запрессованный корпус подшипника уже нельзя.

Чтобы обойтись без пресса, предлагаю корпус насоса нагреть в кипящей воде, после

чего рукой поместить в него сориентированный по отверстию подшипник, который можно даже поправить на месте, если потребуется.

После установки подшипника полезно добавить в него смазки («Литол-24»). Для монтажа сальника используем трубчатую оправку, причем валик подшипника является для нее направляющей. Это гарантирует установку сальника без перекоса при сравнительно большом его диаметре и малой высоте.

г. Ленинград

Ю. ОРЛОВ

Владельцам автомобилей и мотоциклов при обслуживании и ремонте электроприборов нередко требуются торцовые ключи для мелких гаек и болтов.

Такой инструмент легко сделать из старых трубчатых ключей от висячих замков. Отрежьте бородку ключа, вставьте в полый стержень подходящую гайку и обожгите его в тисках, обстучивая молотком.

В мотоциклах ИЖ из-за хрупкости пластмассы нередко обламываются выступы, соединяющие половинки корпуса плавкого предохранителя.

Я изготовил новый — из брошенной многостержневой шариковой ручки. Вырезал резьбовую часть корпуса длиной А (рис. 1). Подогрев края (можно спичкой), обтачил их линейкой на столе, заложив гвоздь, чтобы осталось отверстие для провода. Собрал



Рис. 1. Штатный предохранитель и вырезаемая часть ручки.

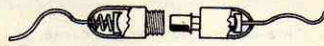


Рис. 2. Новый предохранитель.

предохранитель (рис. 2) и получил конструкцию более надежную, чем штатная.

А. ГОНЧАРОВ

г. Оренбург

При пуске двигателя автомобиля в мороз заметно падает напряжение, подводимое от батареи к катушке зажигания. От этого снижается энергия искры на свечах, что затрудняет воспламенение смеси.

Чтобы искра была при пуске полноценной, можно подать на катушку в это время автономное питание 12–16 В от зарядного устройства, дополнительного аккумулятора (даже мотоциклетного) или сухих элементов, предназначенных для карманного фо-

наря и радиоаппаратуры. Для подключения того или иного источника надо в цепь питания катушки врезать переключатель, который, кроме того, выполняет и роль «секретки» при стоянке.

Этим способом пуска я успешно пользуюсь несколько лет, сначала на «Москвиче-407», а теперь в морозы на «Жигулях».

Н. ВОДЯНИЦКИЙ

Алтайский край,
г. Горняк

При эксплуатации «жигулей» на горных дорогах нередко от кузова отрывается кронштейн, к которому прикреплена поперечная штанга заднего моста. Повторная его приварка бесполезна, так как не выдерживает больших поперечных нагрузок, возникающих при крутых поворотах автомобиля.

Надежное крепление кронштейна, причем без сварки, обеспечила косынка, показанная на рисунке. Устанавливаем ее так. Подняв заднюю часть автомобиля на подставки, снимаем правое заднее колесо, отсоединяем правый амортизатор и поперечную штангу от кронштейна. К его передней части через отверстия диаметром 12,5 мм притягиваем косынку снятым болтом. Подгоняем, если требуется, полки косынки, обеспечив полное прилегание к балке кузова. Сверлим по месту отверстия Б и Г в косынке и балке, вставляем в них болты М8×30 через вентиляционные отверстия в балке при помощи проволоки или пластмассовой трубки. Наворачиваем и туго затягиваем гайки на болтах, а чтобы они не отворачивались, ставим контргайки.

Теперь так же, по месту, сверлим отверстия В из багажника вдоль распорной пластины на панели, которую видно через вентиляционные окна. Здесь надо поставить болты М8×80 с мебельной (полукруглой) головкой, а также гайки с контргайками. Наконец, сверлим отверстие А и закрепляем косынку на стенке кронштейна болтами М8×20 и гайками изнутри. Остается, поставив на место штангу, амортизатор и колесо, убедиться, что подвеска заднего моста

работает, как полагается, при покачивании кузова.

После пробега 500–600 километров полезно проверить и подтянуть, если надо, болты крепления косынки, а затем покрыть новые детали антикоррозионной мастикой или покрасить.

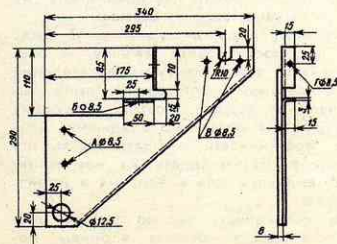
Если в дальнейшем болт крепления нижнего уха амортизатора станет задевать за косынку, значит чрезмерно износились и требуют замены сайлент-блоки реактивных тяг.

Таким способом укрепленный кронштейн на моей машине исправно работает уже четыре года и два года — еще на двух автомобилях.

В. КОРНИЕНКО

Таджикская ССР,
г. Рогун

Косынка (сталь любая).



ВНИМАНИЮ ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ И ТОРГУЮЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ! Испытательная лаборатория НАМИ — журнала "За рулем"

готова оценить потребительские свойства деталей и узлов автомобилей и мотоциклов, комплектующих изделий к ним, а также приборов, устройств, реактивов и т.п. Реклама ваших изделий на страницах журнала "За рулем" с подтвержденными показателями и свойствами, несомненно, повысит к ним интерес потребителей. Оценка предоставляемых образцов и публикация рекламы — на договорной основе. Редакция ждет ваших предложений.

■ Наш телефон в Москве 208-35-62

"ЕЩЕ РАЗ О БУЗ-06"

Статью под таким названием читайте в этом номере нашего журнала. В ней идет речь о приборе для корректировки опережения зажигания, вызвавшем интерес у автомобилистов.

Его цена всего 39 рублей.



■ Торгующие организации могут заключить договор на поставку БУЗ-06, обратившись по адресам:

357030, г. Неининомыск, 6, Ставропольского края, ул. Гагарина, 217, ПО "Квант".
Телефоны:
3-44-35 — отдел маркетинга,
3-70-70 — сбыт.
248009, г. Калуга, приборостроительный завод "Тайфун" им. Г.А.Титова.

ОБЪЕДИНЕНИЕ "РОСПОСЫЛТОРГ" предлагает:

ГОМОГЕНИЗАТОР для двигателей автомобилей ГАЗ-24, "Жигули", "Москвич" и "Запорожец" с карбюратором ДААЗ.

Цена 6 руб. 50 коп.

РАССЕИВАТЕЛИ красный и оранжевый заднего фонаря для автомобилей ВАЗ-2101 и ВАЗ-21013.

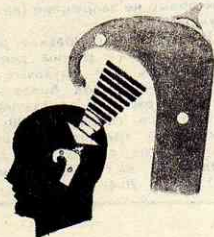
Цена 1 руб. 10 коп. (каждый).

АВТОПРИКРИВАТЕЛЬ в сувенирном оформлении. Цена 5 руб.

■ Заказы направлять по адресу: 109440, Москва, ул. Таганская, 58. Магазин № 5 "Роспосылторга".

Оплата — на почте при получении посылки.

АНТИСОН



АНТИСОН

не даст заснуть за рулем

Резкий звук зуммера мгновенно вернет ваше внимание на дорогу, если вдруг сладкий сон начнет клонить голову на руль. Источник питания прибора — элемент СП-32. Цена 23 руб. 75 коп. По заказам граждан "Антисон" высылается наложенным платежом. Для торгово-оптовых организаций и предприятий оплата возможна и по безналичному расчету.

■ Обращаться по адресу: 270091, г. Одесса, ул. М. Расковой, 9, завод полиграфических машин, кооператив "Неофит".

"АВТОЭКЗАМЕН. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ"

состоит из 12 выпусков фотооткрыток:

1. "Проезд перекрестков";
2. "Остановка и стоянка";
3. "Железнодорожный переезд";
4. "Обгон и встречный разъезд";
5. "Маневрирование";
6. "Перевозка и буксировка";
7. "Скорость движения";
8. "Дорожная разметка";
9. "Запрещающие знаки";
10. "Знаки предупреждения и приоритета";
11. "Предписывающие знаки";
12. "Знаки дополнительной информации. Таблички".

Задачи на черно-белых фотооткрытках (их в каждом выпуске по 15) сопровождаются

несколькими вариантами решения, среди которых только один правильный. Он назван на обороте открытки.

Цена комплекта из 12 выпусков — 15 руб. 12 коп.

Высылается наложенным платежом по мере выхода из печати.

■ Заказы направлять по адресу: 198216, г. Ленинград, Ленинский пр., 127. Магазин № 63 "Родина", отдел "Книга — почтой".

МАГАЗИН №11 МОСХОЗТОР-МГА ПРЕДЛАГАЕТ необходимые средства для ухода за автомобилем:

- универсальную присадку к моторным маслам "Деста-М";
 - шпательку автомобильную двухкомпонентную (с отвердителем);
 - средство для продления срока службы аккумулятора "Импульс";
 - средство для удаления ржавчины.
- ПРИГЛАШАЕТ К СОТРУДНИЧЕСТВУ поставщиков товаров хозяйственного назначения, строительных и отделочных материалов, изделий из дерева и пластмассы и других товаров народного потребления.**

■ Наш адрес: 121353, Москва, ул. Беловежская, 15, корп. 2. Проезд: ст. метро "Киевская", автобус 157 до остановки "ул. Беловежская".

КОМПЛЕКТЫ ПЛАКАТОВ предлагает книжный магазин

№ 170 "Москнига"

1. "Знаете ли вы Правила дорожного движения?". Комплект из 30 красочных плакатов форматом 60x90 см включает 100 экзаменационных билетов. Плакаты могут быть разрезаны на отдельные билеты. Цена 12 рублей. Комплект высылается наложенным платежом по мере выхода из печати.

2. "Устройство автомобиля ВАЗ-2108". Комплект из 17 плакатов. Цена 16 рублей. Высылается наложенным платежом. Для выполнения заказа необходимо гарантийное письмо с подписями руководителя кредита и главного бухгалтера, гербовой печатью.

■ Обращаться по адресу: 121096, Москва, ул. Василисы Кашиной, 10, книжный магазин № 170 "Москнига".

АВТОМОБИЛИ ИНОСТРАННОГО И СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА



вам помогут приобрести по адресу: 103031, Москва, а/я 825.
Телефон 174-46-08. Факс 227-01-86. Оплата в свободно конвертируемой валюте и частично в рублях.

По вопросам рекламы в журнале "За рулем" и приложении АМС обращаться по телефону: 208-35-62.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 15. Правильные ответы — 2, 5, 7, 8, 12, 16, 17, 22.

I. Перед перекрестком у знака 2.5 («Движение без остановки запрещено») стоп-линии нет, поэтому водителю, пропускающему транспорт, который движется по главной дороге, должны останавливаться у края проезжей части (приложение 1 пункт 2.5). В данной ситуации, остановившись у знака, водитель лишает себя нормального обзора.

II. Действие всех запрещающих знаков, в том числе и 3.28 («Стоянка запрещена»), распространяется до ближайшего перекрестка. Место разрыва в раздельной полосе, предназначенное для разворота, таковым не является. Следовательно, оба автомобиля стоят в зоне действия запрещающего знака (раздел 2, приложение 1, пункты 3.28, 7.2.2—7.2.6).

III. Если водитель живет в зоне действия знака 3.2 («Движение запрещено»), то он должен въезжать и выезжать из нее на перекрестке, ближайшем к месту назначения (приложение 1, раздел 3).

IV. Грузовой автомобиль опережает мотоцикл по своей стороне проезжей части, то есть не выезжая на полосу встречного движения, а такой маневр обгоном не считается (раздел 2, термин «Обгон», приложение 1, пункт 3.22).

V. Знак 4.1.1 («Движение прямо»), установленный в начале участка дороги,

действует до ближайшего перекрестка, и разворот в зоне его действия запрещен. Поворачивать направо во дворы и на другие, прилегающие к дороге территории знак 4.1.1 не запрещает (приложение 1, пункт 4.1.1).

VI. Грузовой автомобиль находится на главной дороге, поэтому первым миновать перекресток. Следующим может ехать мотоцикл. Трамвай при одновременном праве на движение имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, в данном случае перед легковым автомобилем. В то же время он может в показанной ситуации двигаться через перекресток одновременно с мотоциклом, так как их пути не пересекаются (приложение 1, пункты 14.2, 14.10—14.12, 2.4 и 7.13).

VII. Раздельная полоса делит пересекаемую дорогу на две проезжие части. Знак 4.1.1 действует только на то пересечение проезжих частей, непосредственно перед которым он установлен, следовательно, мотоциклист может повернуть налево. Легковому автомобилю движение прямо не запрещено (приложение 1, пункты 2, 4.1.1).

VIII. На автокраны Правила распространяют скоростной режим движения, предусмотренный для грузовых автомобилей полной массой более 3,5 т, поэтому он может в показанной ситуации ехать со скоростью 80 км/ч. При буксировке транспортных средств скорость во всех случаях не должна быть более 50 км/ч (приложение 1, пункты 11.3, 11.4, 20.4, 3.24).



За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 ● Январь ● 1991

Ежемесячный общественно-политический и научно-популярный журнал

Учредители:
ЦК ДОСААФ СССР
Минавтосельхозмаш СССР

Издается с апреля 1928 года

Главный редактор А. А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША,
Б. Ф. ДЕМЧЕНКО,
В. А. ИЛЬИНЧЕВ,
В. Т. КАНАСТРАТОВ,
В. П. КОЛОМНИНОВ,
Б. А. КОРЯКОВЦЕВ, В. Ф. КУТЕНЕВ,
Б. П. ЛОГИНОВ, В. Н. ЛУКАНИН,
Е. Н. ИЛЬИНСКИЙ,
П. С. МЕНЬШИХ (отв. секретарь),
В. П. МОРОЗОВ,
В. И. НИКИТИН,
В. В. ПАНЯРСКИЙ,
И. П. ПЕТРЕНКО,
Н. М. ПИСКОТИН, В. Ф. ПОПОВ,
О. И. СОКОЛОВ, В. Д. СЫСОВЕВ,
М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора),
Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления
Н. Н. Кледова

Художественный редактор
Д. А. Константинов

Корректор М. И. Исаенкова

На 1-й странице обложки —
ВАЗ-21093 и «Шкода-136Л»
Фото В. Князева

Сдано в производство 26.10.90.
Подписано к печати 17.12.90.
Формат 60×90^{1/8} Глубокая печать.
Усл. печ. л. 4,5. Тираж 2 450 000 экз.
Заказ 1310/3

Фотоформы изготовлены в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордына Трудового Красного Знамени Чеховском полиграфическом комбинате Государственного комитета СССР по печати. 142300, г. Чехов Московской области

Адрес редакции:
103045, Москва, К-45,
Селиверстов пер., 10.
Телефон 207-23-82.

При перепечатке ссылка на «За рулем» обязательна.

Телефакс 207-16-30

Издательство ЦК ДОСААФ СССР «Патриот». 129110, Москва, Олимпийский проспект, 22.



Что такое четырехколесный мотоцикл? Когда впервые в России состоялся Большой приз? Из-за чего поссорились лидеры формулы 1 Сенна и Прост? Кто побеждал на 24-часовой гонке «Ле-Ман»? Почему сдали позиции советские мастера спидвея? Об этом и многом другом узнали читатели первого в Советском Союзе специализированного иллюстрированного издания, целиком посвященного автототоспорту, AMC — приложение к журналу «За рулем».

В минувшем году в киосках «Союзпечати», а наше приложение распространяется пока только в розницу, появились три первых номера журнала. Судя по почте, большинству читателей они пришлись по душе. Мы благодарны им за теплые отклики, за интересные пожелания. Многие из предложенных тем обязательно найдут свое место на страницах AMC. Вместе с тем нас печалят те письма, в которых любители автототоспорта сетуют на то, что в

своем городе они не могут приобрести интересующий их журнал. Мы взяли проверить, как распространяется AMC по стране, и признаемся, были удивлены. Оказывается, он не доходит до 26 республик, краев, областей России! Ни одного экземпляра не поступает в Азербайджан, Армению, Грузию, Казахстан. Может быть, там нет людей, интересующихся автототоспортом? Честно говоря, в это трудно поверить. Ведь среди тех, кто не получает AMC, — столица отечественного спидвея Уфа, признанные центры автототоспорта — Набережные Челны, Ижевск, Ковров, Челябинск, Новосибирск, Черновцы и даже город Ленинград.

Дело в том, что региональные агентства «Союзпечати» попросту не дали свои заявки в центральное агентство на новый журнал.

Можете нам поверить, мы сделаем все возможное, чтобы AMC все-таки нашел своих читателей. Но мы рассчитываем и на вашу помощь. Требуется в вашем региональном агентстве «Союзпечать», чтобы его работники позаботились-таки о доставке AMC в вашу республику, область, город. У вас есть это право!

Редакция AMC («Автототоспорт»)

«ТОПЛАЙН» КОМПАНИИ «ФОРД-ВЕРКЕ АГ»

Острая конкуренция на европейском рынке между производителями микроавтобусов предъявляет к их конструкциям дополнительные повышенные требования. Вследствие этого германское отделение концерна «Форд мотор» в 1989 году приступило к выпуску нового поколения легких грузовых фургонов и микроавтобусов «Транзит-топлайн» на базе хорошо известных автомобилей серии «ФТ».

Усовершенствованию подверглись многие детали и узлы. Так бензиновые двигатели рабочим объемом 2 л в обязательном порядке оборудуются электронной системой впрыска топлива и трехкомпонентными нейтрализаторами, отвечающими самым строгим предписаниям по токсичности отработавших газов. На дизельных двигателях рабочим объемом 2500 см³ теперь устанавливаются миниатюрные шифтовые форсуны английской фирмы «Станадина». Их применение делает возможным использование клапанов большего диаметра. Сопла форсунок, как и камера сгорания в поршне, смещены на несколько миллиметров относительно оси цилиндра, что позволяет улучшить распыление топлива. Его расход уменьшился почти на 4% по сравнению с машинами прежнего

выпуска. Все модели «Транзит-топлайн» имеют полностью синхронизированную пятиступенчатую коробку передач, на разработку которой компания «Форд» затратила немалые средства. Картер коробки изготовлен из легкого сплава.

Конструкторы фирмы по-прежнему остались приверженцами полупакетной компоновки кузова. Лобовой части автомобиля была придана более аэродинамическая форма, угол излома между капотом и ветровым стеклом стал минимальным, и, как следствие, коэффициент C_x снизился до 0,45 — неплохая величина для машины такого типа.

Независимая подвеска передних колес типа «Мак-Ферсон» позволяет выполнять повороты с малым радиусом даже на высоких скоростях. К преимуществам фордовских микроавтобусов можно отнести и рулевое колесо из вспененного полимерного материала, удобные сиденья, оборудованные регулируемыми подголовниками, большую внутреннюю высоту салона (1870 мм).

На сегодня отделение «Форд-Верке АГ» благодаря успеху своей кардинально модернизированной модели составляет серьезную конкуренцию на европейском рынке фирмам «Ивеко», входящей в концерн ФИАТ,



«Фольксваген» и «Даймлер-Бенц». Цена моделей серии «Форд-транзит-топлайн» колеблется от 34 до 35 тысяч марок (примерная стоимость лег-

кового автомобиля среднего класса), и, кроме Германии, их производство осуществляется на заводе в бельгийском городе Генке.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

[в скобках — отличающиеся данные варианта с дизельным двигателем 2,5 л]

Общие данные: число мест — 8; снаряженная масса — 1715 (1740) кг; радиус поворота — 5,70 м; дорожный просвет — 200 мм; наибольшая скорость — 145 (130) км/ч; расход топлива при скорости 90 км/ч — 6,3 (5,0), при езде по городскому циклу — 9,8 (8,2) л/100 км; время разгона до 100 км/ч — 18,4 (22,3) с. **Размеры, мм:** длина — 4606; ширина — 1938; высота —

2213; база — 2815. **Двигатель:** тип — бензиновый (дизельный); число цилиндров — 4; рабочий объем — 1998 (2494) см³; мощность — 78 л. с./57 кВт (70 л. с./51 кВт) при 4500 об/мин. **Трансмиссия:** число передач — 5 с синхронизацией задней передачи. **Тормоза:** передние — дисковые, задние — барабанные. **Рулевое управление** — реечное с гидродиссилителем.

БЛИЗНЕЦЫ-АРИСТОКРАТЫ

Автомобили английской фирмы «Роллс-Ройс» издавна пользуются репутацией аристократических. Не только из-за специфики требований заказчиков, но и из-за особенностей конструкции. Технические утонченности, изготовленные с высочайшим уровнем качества, из лучших материалов, эти машины производятся в ограниченных количествах (около 2,8—3,2 тысячи в год).

Фирма выпускает автомобили марок «Роллс-Ройс» и «Бентли» (краткие характеристики их приведены в таблице), различающиеся лишь в деталях, в частности в форме облицовки радиатора, фар, колесных колпаков, оформлении рулевого колеса и т. д. Но в целом машины обеих марок идентичны по конструкции.

На автомобилях установлены V-образные восьмичилиндровые

двигатели рабочим объемом 6750 см³, оснащенные электронной системой управления впрыском топлива, гидравлическими толкателями клапанов, трехкомпонентными каталитическими нейтрализаторами. Гидромеханическая трансмиссия, антиблокировочная система в приводе тормозов, кондиционер, отделка салона кожей и дорогими породами дерева для автомобилей

«Роллс-Ройс» и «Бентли» — серийное оборудование.

Дорогостоящие материалы, тщательность сборки и подгонки деталей, богатая отделка сказались на цене этих машин. Так «Роллс-Ройс - сильвер-спур-II» стоит в Англии 99 757 фунтов стерлингов (около 100 тысяч инвалютных рублей), а «Бентли-турбо-Р» — 101 389 фунтов (около 103 тысяч инвалютных рублей).



«Роллс-Ройс-сильвер-спур-II».



«Бентли-турбо-Р».

Модель	Число мест и дверей	Мощность, л. с.	База, мм	Длина, мм	Снаряженная масса, кг	Наибольшая скорость, км/ч	Время разгона до 100 км/ч, с	Расход топлива, л/100 км (городской цикл)
«Бентли-континентал»	4—2*	218	3061	5196	2430	208	—	25,4
«Бентли-мульзан-С»	5—4	218	3061	5268	2350	204	10,1	23,6
«Бентли-турбо-Р»	5—4	320	3061	5268	2410	217	7,0	24,8
«Роллс-Ройс-корниш-III»	4—2	218	3061	5196	2430	208	—	23,8
«Роллс-Ройс-сильвер-спирит-II»	5—4	218	3061	5268	2350	204	10,0	23,6
«Роллс-Ройс-сильвер-спур-II»	5—4	218	3161	5370	2380	204	10,0	23,6

* Двухдверные модели — с кузовами типа «кабриолет».

СОЛНЦЕМОБИЛЬ-РЕАЛЬНОСТЬ?



В поисках новых ресурсов топлива, в стремлении заменить автомобили экологически чистыми транспортными средствами специалисты все чаще обращаются к солнцу — неисчерпаемому источнику лучшей энергии. Гелиоэнергетика быстро развивается в самых разных направлениях — от космоса до жилищного строительства и сельского хозяйства.

Солнцемобили, которые совсем недавно рассматривали лишь как забавный аттракцион, сегодня пересекают страны и континенты, не уступая в скорости легковому автомобилю. Конструкции лучших из них опираются на авиационную и космическую технику и технологию, последние достижения машиностроения, химии, электротехники и электроники.

Чаще всего такие экипажи можно встретить в Швейцарии, где на них с 1975 года проводят многодневное ралли «Тур де соль» (с 1987 — чемпионат мира). Количество экипажей участников достигает 100, из которых около 40 — зарубежные. Технический регламент соревнований хорошо отражает уровень и возможности машин.

По сути, речь идет о легких электромобилях, которым энергию для подзарядки аккумуляторов дают солнечные батареи, размещенные как на самом электромобиле, так и вне его (передвижные или стационарные гелиоустановки). Они, в свою очередь, непосредственно преобразуют солнечную энергию в электрическую благодаря фотоэлектрическому эффекту.

Наиболее перспективными считают электро- (или солнце-)мобили с зарядкой от небольших гелиостанций мощностью 1,5—10 кВт, размещаемых на крышах зданий, в других подходящих местах. Появились они в США, Германии и других странах. В течение года установка мощностью — 2—2,5 кВт отдаст в сеть общего пользования около 3500 кВт·ч электроэнергии, а при размещении в горных районах — значительно больше. Этого достаточно для зарядки аккумуляторов нескольких электромобилей. В ближайшем будущем мощность каждой установки, а



их в Швейцарии несколько десятков, предполагают довести до 100 кВт.

Созданием машин занято более 20 швейцарских фирм, но лишь немногие добились ощутимых успехов. Так, с 1986 года фирма «Сан-крафт» продала уже более 30 экземпляров своего двухместного «Салка-солар». Пробег на одной зарядке аккумулятора у него — около 50 километров, максимальная скорость — 50 км/ч, масса — 400 кг, габаритные размеры: длина — 2400 мм, ширина — 1250 мм и высота — 1370 мм. Цена «Салка-солар» — почти 17 000 швейцарских франков, за солнечную панель на кузове мощность 100 кВт — еще 1800.

Близка к нему по параметрам модель «Пингвин» стоимостью 16 000 франков, которую выпускает фирма «Фридек Солар». Ее солнечная панель имеет номинальную мощность 80 Вт.

Фирма «Хорлахер» с 1985 года строит одно- и двухместную модификации трехколесного электромобиля с асинхронным двигателем (цена — 16 500 франков) с питанием от солнечных батарей.

По условиям «Тур де соль», солнцемобиль считается серийным, если фирма продала не менее 10 машин данной модели и они официально допущены к движению по дорогам общего пользования.

Организаторы чемпионата делают все возможное для их популяризации. Регулярно проходят семинары, конференции, а в феврале 1989 года в Берне состоялся первый солнцемобильный салон. Технические требования «солнечного ралли» поощряют участие в нем доступных по цене машин, пригодных для серийного производства, а не уникальных рекорсменов наподобие американского «Санрейсера», который в ноябре 1987 года пересек Австралию с севера на юг, пройдя 3025 километров со средней скоростью 67,4 км/ч, разив на пробном участке 114 км/ч. Его разработка обошлась концерну «Дженерал моторс» в несколько миллионов долларов.

На «Тур де соль» таких скоростей не показывают, но один из основных призов жюри присуждают за солнцемобиль, отличающийся оптимальным сочетанием весовых и энергетических характеристик, надежностью и простотой эксплуатации, безопасностью и современным дизайном.

Велогелиомобиль.

Экспериментальный солнцемобиль «Санрейсер».

Всякий солнцемобиль — это устройство, которое преобразует солнечную энергию в механическую (энергию движения ведущих колес). В качестве основных элементов он включает фотоэлектрические преобразователи, аккумуляторную батарею, электродвигатель и трансмиссию.

КПД аккумуляторной батареи, электродвигателя и трансмиссии электромобиля можно принять равным соответственно 80 %, 85 % и 90 %, а КПД электронных преобразователей тока и блоков управления — 97—98 %. Общий КПД такой системы преобразования энергии — около 60 %. При зарядке аккумуляторов энергией, вырабатываемой на обычных электростанциях с КПД преобразования тепла в электричество 30 %, можно считать, что КПД электромобиля и автомобиля с бензиновым двигателем (он около 20 %) приблизительно одинаковы. Значит, с точки зрения энергозатрат эти машины равноценны.

Но широкому использованию электромобилей препятствуют низкая энергоемкость, недостаточная долговечность и высокая стоимость аккумуляторных батарей. Электромобель может стать перспективной лишь при оборудовании недорогими аккумуляторами, обеспечивающими пробег без перезарядки не менее 120 км.

На пути распространения солнцемобилей есть, кроме проблемы аккумуляторов, не менее серьезное препятствие — высокая стоимость и малая эффективность фотоэлектрических преобразователей. Сейчас наиболее распространенные солнечные элементы имеют КПД 10 % и только единичные — 15 %. При этом общий КПД солнцемобилей как преобразователя энергии падает до 6—9 %. Однако тенденции в развитии гелиоэнергетики обнадеживают.

Еще в 70-х годах в США удельная стоимость кремниевых солнечных элементов в расчете на один ватт установленной мощности составляла 50—60 долларов, а за последние 10—12 лет благодаря совершенствованию технологии изготовления

снизилась до 5—6 долларов. Задача — снизить стоимость до 50 центов за ватт, чтобы вырабатывать электроэнергию по ценам, конкурентоспособным с другими ее автономными источниками, например дизель-электростанциями.

Только в США интенсивным совершенствованием фотопреобразователей на основе кристаллического и аморфного кремния, кремнийгерманиевых сплавов, арсенида галлия, теллурида кадмия и других материалов заняты десятки исследовательских организаций и промышленных фирм. В Национальной лаборатории Сандия в Альбукерке получены солнечные элементы с КПД, превышающим 30 %.

Советские исследователи считают вполне реальным сократить стоимость солнечных батарей в 50—100 раз по сравнению с сегодняшней. Ими теоретически доказана возможность создавать элементы из однородных полупроводниковых материалов с КПД до 44 %, а при использовании специальных структур — до 93 %.

Рынок фотозлектрической техники расширяется впечатляющими темпами. Однако специалисты полагают, что солнечные автомобили смогут всерьез конкурировать с автомобилями лишь после создания долговечных и недорогих солнечных элементов с КПД не ниже 50 %. Вероятно, это будет одно- или двухместный городской экипаж с дневным пробегом, не превышающим 70—80 километров, со скоростью 40—50 км/ч, бесшумный и не загрязняющий воздух.

А в Швейцарии, с которой мы начали рассказ, воспользоваться им можно уже сегодня. В январе 1990 года в Берне открылось первое в Европе бюро проката электромобилей, аккумуляторы которых можно подзаряжать от стационарных «солнцезаправки». В ясную погоду таким экипажам гарантирован запас хода 100 километров. Мунципалитет Берна заявил, что в 1995 году любой пассажир, прибыв-

ший в город по железной дороге, сможет арендовать солнцемобиль прямо на вокзале.

Наши успехи в использовании солнечной энергии для транспортных средств пока скромны. Весной 1989 года солнцемобиль построил творческий коллектив под руководством А. Кноха, финансируемый Центром НТТМ «ДОКА» в подмосковном Зеленограде. Летом 1989 года его солнцемобиль демонстрировался на Всесоюзном конкурсе самодельных автомобилей в Набережных Челнах, а затем был отмечен серебряной медалью ВДНХ СССР на Всесоюзной выставке «НТТМ-89».

Совершенствование технологии производства, конверсия оборонных предприятий делают перспективным использование солнечных элементов в изделиях массового потребления. С учетом этого созданный А. Кнохом творческий коллектив разработал универсальный автономный мотоблок с одной-двумя солнечными панелями мощностью 50—100 Вт. Им можно комплектовать моторную лодку для рыбаков, велосипед, веломобиль, а также детский электромобиль и даже электропривод для серийной инвалидной коляски.

Выпуск прогулочных солнцемобилей и легких транспортных средств с солнечными панелями для отдыха и повседневного использования в южных регионах страны позволил бы реально оценить их возможности и перспективы, проводить увлекательные соревнования и туристские походы, участвовать в зарубежных ралли и чемпионатах. Целесообразно, по примеру США, на основе заложенной в солнцемобили передовой технологии разработать государственную программу для повышения уровня теоретических и прикладных знаний старшеклассников и студентов технических вузов, с тем чтобы стимулировать экологическое мышление.

Есть основания полагать, что, если разработкам в области геолоэнергетики и сверхпроводимости уделять хотя бы часть сил и средств, затрачиваемых на исследование термоядерного синтеза, не давшие до сего времени практических результатов, проблемы быстрого истощения запасов природного топлива и загрязнения окружающей среды можно успешно решить в ближайшие десятилетия.

А. ПОПОВ,
кандидат технических наук

От редакции. Публикацией этой статьи мы открываем серию материалов, посвященных транспортным средствам на электротяге. В планах редакции — материалы по электромобилем. Для майского номера уже подготовлен обзор писем по этим машинам, а для июньского — информация об электромобиле с конденсаторным накопителем энергии, разработанном Московским автомеханическим институтом.

Дополнительные сведения по солнцемобилем можно почерпнуть в обзорной статье, помещенной журналом «Техника — молодежи» (1990, № 7, с. 32—35). Что касается общих положений по теории и конструкции автомобилей, то рекомендуем следующую литературу.

В. А. Щетина, Ю. Я. Морговский и др. **Электромобиль: техника и экономика.** Л., Машиностроение, 1987. 253 с.

О. А. Ставров. **Перспектива создания эффективного электромобиля.** М., Транспорт, 1984. 28 с.

Ю. А. Мацкерле. **Современный экономичный автомобиль** (перевод с чешского). М., Машиностроение, 1981. 320 с.



Солнцемобиль «ДОКА-гелио». Масса с аккумуляторами — 170 кг, максимальная скорость — 53 км/ч, площадь фотоэлементов — 6 м², номинальная мощность элементов — 720 Вт, длина — 4500 мм, ширина — 1500 мм, высота — 800 мм.

За рулем

В нынешнем году редакция постаралась совместить в материалах «Из коллекции «За рулем» пожелания читателей: показать современную и старинную автомобильную технику одного и того же класса или назначения.

Такое сравнение позволяет наглядно представить технический прогресс за годы, разделяющие обе машины.

Ведет раздел Л. Шугуров.

«ХОРЬХ-853А» (Германия)

Типаж объединения «Ауто-Унион» (фирмы «Ауди», «Вандерер», ДКВ и «Хорьх») включал машины высшего класса, в частности широко унифицированные между собой «хорьхи» моделей «850-спорт», «853», «853А». Это были дорогие автомобили: «Хорьх-853А» стоил 15 250 марок или в 8,5 раза дороже такой массовой машины, как «Опель-кадетт-К38», прототипа нашего «Москвича-400».

Первый образец был представлен общественности на берлинской автомобильной выставке в феврале 1935 года. За полтора года из ворот завода вышло 365 машин модели «850-спорт», и 308 из них пришлось впоследствии переделывать из-за опасных вибраций передних колес. Усилением лонжеронов рамы и ее крестообразной поперечины, а также деталей рулевого управления дефект устранили, и модель с 1937 года переименовали в «853». После введения более мощного двигателя (повышена с 5,8 до 6,1 степень сжатия и внедрен новый распределительный вал), новой коробки передач с «овердрайвом» (ускоряющая передача с выключением отдельным рычагом), более мощного гене-



ратора (200 Вт вместо 130) автомобиль получил индекс «853А».

«Хорьх-853» был интересен тем, что его двигатель оснащался распределительным валом в головке цилиндров, сдвоенным карбюратором, централизованной смазкой узлов шасси, независимой подвеской передних колес и подвеской типа «Де Дион» для задних.

В общей сложности за шесть лет сделано 1000 машин «850-спорт», «853», «853А» (на снимке). Отличающиеся данные первых двух моделей приведены в скобках.

Годы выпуска — 1938—1940 (1935—1937); количество мест — 5; двигатель: число цилиндров — 8, рабочий объем — 4944 см³, клапанный механизм — ОНС, мощность — 120 л. с./88 кВт (100 л. с./74

кВт) при 3600 (3400) об/мин; число передач — 5 (4); размер шин — 7,00—17; длина — 5350 мм; ширина — 1830 мм; высота — 1580 мм; база — 3450 мм; колея колес — 1516 мм; масса в снаряженном состоянии — 2600 кг; наибольшая скорость — 135 (130) км/ч; эксплуатационный расход топлива — около 22 л/100 км.

Фото В. Ниманн

«КАДИЛЛАК-СЕВИЛЬ-СТС» (США)

Среди почти 300 тысяч выпускаемых ежегодно машин марки «Кадиллак» эта наиболее массовая. Она относится к дорогим моделям (около 46 тысяч долларов).

«Кадиллак-севиль-СТС» — переднеприводная машина с установленным поперек кузова двигателем. Такая компоновка получила на американских моделях этого класса широкое распространение. В

техническом отношении автомобиль интересен насыщенностью электроникой: ЭВМ управляет зажиганием, впрыском топлива в каждый из цилиндров двигателя. Для открывания дверей и крышки багажника применен электронный дистанционный ключ, действующий с расстояния 9 метров. Специальное устройство высвечивает на ветровом стекле цифры, показывающие

скорость машины. Много используется в машине пластик, причем не только как обивочные и отделочные материалы. Так, из стеклопластика выполнены поперечные ресоры независимой подвески задних колес, а из термопластической смолы «Джи-Ти-Экс» на нейлоновой основе — передние крылья, которые на 2,5 кг легче стальных.

У автомобиля очень мощный

(1440 Вт) генератор переменного тока, гидравлические компенсаторы в клапанном механизме, а также антиблокировочная система в приводе тормозов, гидросилнитель руля, система автоматического регулирования дорожного просвета в зависимости от загрузки. Добавим сюда несущий кузов, независимую подвеску всех колес, дисковые тормоза и радиальные 60—65-процентные (по высоте профиля к ширине) шины, гидромеханическую трансмиссию.

Годы выпуска — с 1988; количество мест — 5; двигатель: количество цилиндров — 8, рабочий объем — 4467 см³, клапанный механизм — OHV, мощность — 183 л. с./135 кВт при 4400 об/мин; число передач — 3; размер шин — 215/60R16; длина — 4845 мм; ширина — 1830 мм; высота — 1365 мм; база — 2745 мм; масса в снаряженном состоянии — 1615 кг; наибольшая скорость — 200 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 9 с; расход топлива: в городе — 9,4 л/100 км, на магистрали — 14,7 л/100 км.

Фото «Дженерал моторс»

