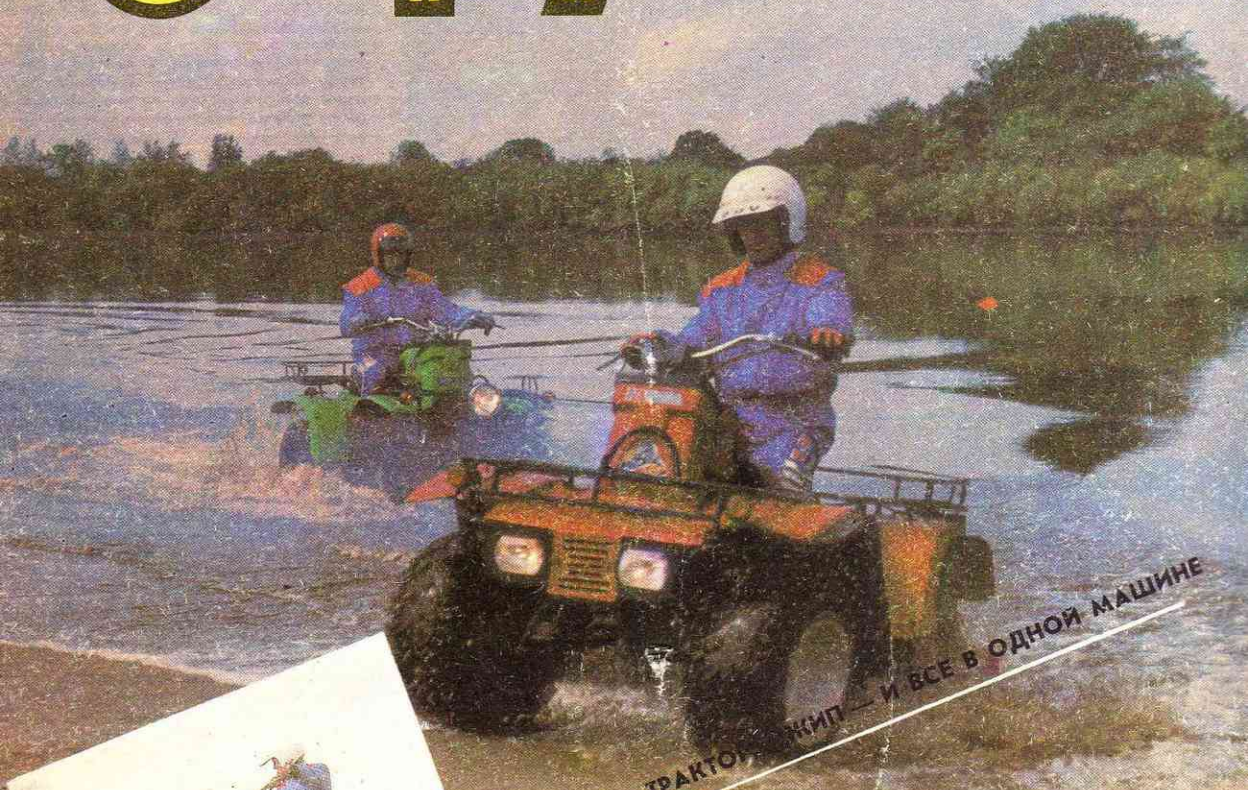


За рулем 9 1991



МОТОЦИКЛ, ТРАКТОР, КАМПИ — И ВСЕ В ОДНОЙ МАШИНЕ



ПАШЕТ, БУКСИРУЕТ, ЕДЕТ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

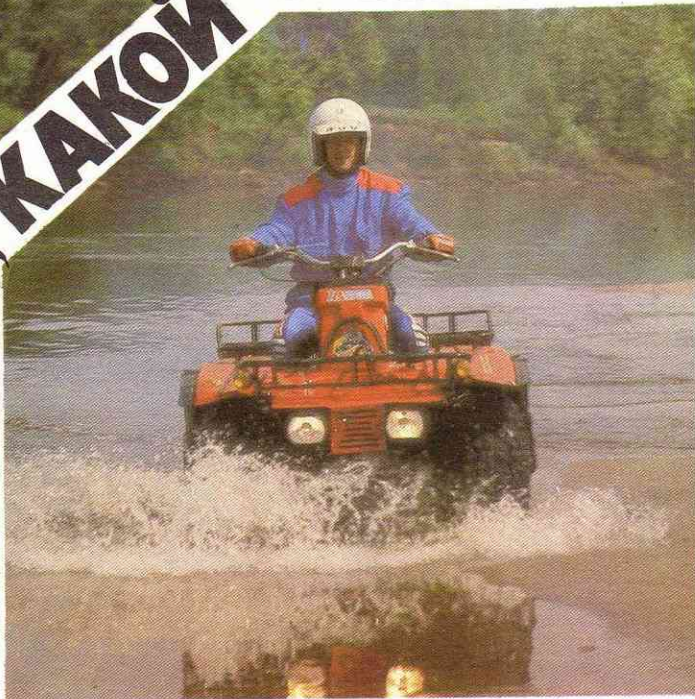


О НЕМ — В НАЧАЛЕ НОМЕРА

ЗДК-175-4ШП

МАШИНА, КАКОЙ

У НАС НЕ БЫЛО



изображение этих бегущих зверьков появилось тогда на заводской эмблеме). А вот и образец машины, ради которой приехали, — специальный четырехколесный мотоцикл повышенной проходимости на широкопрофильных шинах (так его официально именуют), сокращенно — Восход-175-4ШП. Когда этих машин станет больше, наверное, родится какое-то новое, более короткое и благозвучное название. Может быть, мотомобиль, мотовездеход? Составляющая «мото», думаю, сохранится, потому что и посадка водителя и пассажира, и руль, и органы управления остались мотоциклетными. Что касается приемов вождения и поведения машины, это мне предстояло выяснить завтра.



Все мы истосковались по новым моделям — но больше других, пожалуй, мотоциклисты: ведь за последний десяток лет из настоящих новинок можно вспомнить только рижский мини-мокик да тульский мотоцикл на широкопрофильных шинах. Правда, тот и другой со старыми, хорошо известными моторами, но все-таки свежая струя в однообразном потоке примелькавших машин. От года в год у них менялись индексы при названии, цифры в технических характеристиках — вроде бы все к лучшему, но потребитель упрямо твердил, что-де в семидесятые (шестидесятые, пятидесятые) годы мотоциклы, на которых он тогда ездил, были проще, зато лучше качеством и служили дольше.

Мы, конечно, имеем в виду мнение тех, для кого мотоцикл — не игрушка на сезон, а рабочая лошадка, транспортное средство, без которого в доме не обойтись. Мотоцикл с «коляской» или грузовой мотороллер — вот чем ограничен пока выбор такой техники для покупателя со средним достатком. Машины весьма дорогие, далеко не универсальные и не слишком надежные. Между тем передовые мотоциклетные фирмы давно освоили совершенно новый тип транспортного средства — четырехколесный мотоцикл, иногда по числу колес называемый квадрициклом. Надо сказать, мы вообще весьма слабо представляем себе зарубежную мототехнику: если автомобили, даже при отсутствии официального импорта, все-таки попадают в Союз, то с мотоциклами и роллерами познакомиться (а тем более попробовать их на ходу) практически негде. А как судить о том, чего не пробовал?

Но даже разглядывая фото зарубеж-

ных «четырёхколесников», вникая в технические характеристики, можно было предположить у этих машин незаурядные достоинства и недюжинные возможности. Понижающие передачи в трансмиссии, дифференциал с блокировкой дают резкое повышение проходимости не только по сравнению с мотоциклом, но и с обычным автомобилем. В то же время внешним видом и компоновкой квадрицикл весьма напоминает трактор: значит, к нему можно прицепить грузовую тележку, плуг, навесить лопату для уборки снега... Воображение разыгрывалось — и вполне естественно, что сведения о разработке четырехколесного мотоцикла у нас, на ковровском заводе им. В. А. Дегтярева сразу привлекли интерес. Долгое время ковровчане отклоняли просьбы редакции подробнее рассказать о многообещающей новинке: дескать, рановато. Теперь, когда началось мелкосерийное производство машины, дали добро. Сегодня мы представляем новый мотоцикл завода им. В. А. Дегтярева.

Наша группа — фотокорреспондент журнала В. Князев, чьи снимки на обложке и на этих страницах, молодой сотрудник Д. Орлов и автор этих строк за рулем нового «Москвича-21412-01», отправились в славный город Ковров летним утром. Три с половиной сотни километров преодолели довольно быстро, благо на знаменитой «Владимирке» осталось немного километров узкой дороги с выбитым асфальтом.

В небольшом зале заводского музея приятно было встретиться с мотоциклами моей юности: 125 — первой моделью, освоенной здесь в 1947 году, «ковровцами-175» (их еще называли «зайцами» —

Конец дня провели в цехе, где собирают четырехколесники. Пока очень мало: две-три машины в день, от начала до конца на одном рабочем месте. Но рядом монтируют поточную линию, где планируется выпускать сто машин в смену.

Надо сказать, по конструкции они гораздо сложнее обычного мотоцикла. Пространственная рама, сваренная из множества отрезков труб разного диаметра, рычажная независимая подвеска передних колес и рулевая трапеция автомобильного типа, редуктор с блокируемым дифференциалом, полуоси, другие узлы не только увеличивают трудоемкость изготовления по сравнению с привычным «Восходом», но и требуют специального оборудования, которое предстоит закупить за рубежом, получить от смежников, изготовить своими силами. Это сегодня — главная задача завода, решаемая с большими трудностями.

Утром следующего дня на окраине города мы встретились с заводскими испытателями, приехавшими на двух четырехколесниках. Машины различались цветом и шириной шин: более широкие были опытными, производство которых осваивает Ярославский шинный завод.

Мы поехали к берегу реки, чтобы сделать снимки новых машин в деле. К сожалению, поблизости не удалось найти достаточно высоких холмов и крутых подъемов, где машины и водители показали бы пределы своих возможностей. Пришлось ограничиться водной преградой — берегом реки и болотом, в котором четырехколесники иной раз едва не тоннули, но всегда выбирались сами (на легковом автомобиле, отметили мы, ни один такой номер не прошел бы).

Потом нам показали, как машина пашет. Не в переносном смысле — работает, а именно вспахивает землю плугом, легко и просто. Подумал, что если бы мне, пацану 50-х, дали вместо лопаты в огороде такой мотоцикл-трактор, не слезал бы с него день и другой, и третий, пока не перепахал не только свой — все огороды соседей. А сегодняшние ребята? Дай им такую технику, может, и они поработали бы вместо пустого «погоняем»?

Наконец, настало время поездить самому. За рулем сразу почувствовал: посадка хотя и «верховая», но удобнее, раскованнее, чем на мотоцикле: спина прямая, ноги не поджаты, ступни твердо опираются на широкие подножки, как и у пассажира. Можно сравнить скорее с мотороллером. Да и тем, насколько водитель защищен от грязи, брызг воды, новый вздеход больше напоминает роллер. Ну, а как насчет перевозки багажа? Четырех-

Больше всего меня поразило то, что не знакомо было прежде как мотоциклисту и автомобилисту: можешь ехать без дороги куда надо или куда хочешь, уверенный, что проедешь везде, где не утонешь. Конечно, возможности грузовой машины ниже, но, безусловно, достаточны, чтобы двигаться по размытым сельским дорогам, бездорожью, в том числе болотистому, по песку, камням и т. п. В любом трудном случае находится выход, благо в твоём распоряжении целых восемь передач для движения вперед и четыре назад: больше, чем достаточно.

Двигатель охлаждается принудительно — вентилятором, как у «Тульи», «Уралья», «Тулицы». Благодаря этому даже при движении «попалом» — через болото, по тяжелому грунту — ни разу не перегрелся. Испытатели подтвердили, что тепловый режим мотора весьма стабилен. Хотя «конек» четырехколесника —

проселок и бездорожье, он оснащен, как любая дорожная машина, двумя зеркалами, фарой, задним фонарем, указателями поворота и катафотами. Так что можно ездить по шоссе — но, поскольку скорость ограничена 40 км/ч, — держась крайнего правого ряда.

Можно еще многое рассказать. Но, думаю, у читателя уже сложилось представление о машине и он давно хочет спросить: когда она появится в продаже и по какой цене? Те, что собирают сейчас «на коленке» по обходной технологии, выполняют роль валюты, которую используют только для расчетов с поставщиками-смежниками. Цена (пока) — 3500 рублей. В этом году намечают собрать 500 машин. Ясно, что даже при выполнении плана это капля в море спроса. Кто из настоящих крестьян-хозяев не мечтает о таком универсальном помощнике? Стало быть, речь не об игрушке, а о нужной людям и стране машине, производство которой надо расширять гораздо быстрее, чем планируется. Здесь самое подходящее место для приложения сил предприятий, ищущих выгодную продукцию. Тем более что не требуется ничего разрабатывать и испытывать — все уже сделали в Коврове.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
обозреватель журнала «За рулем»

Фото В. Князева



колесник способен принять 80 кг груза на решетчатые багажники впереди и сзади, выше колес. Они гораздо основательнее, чем у мотоцикла-одиночки и, думаю, позволяют перевезти не меньше, чем в боковом прицепе обычного мотоцикла (правда, в закрытой «коляске» груз защищен от дождя, грязи и т. п.).

Сначала, привыкая к машине, «попробовал» на полевой дороге устойчивость и управляемость, динамику разгона и торможения, плавность хода. Затем принялся штурмовать склоны овражков в лоб и наискосок, форсировать небольшие болотца, включал понижающую передачу и блокировку дифференциала. Закончил ходовые испытания на мотодrome, где по трассе с искусственными подъемами и трамплинами тренируются кроссмены.

Как оценить полученные впечатления — сравнивая с мотоциклетными или автомобильными? Наверное, ни те, ни другие не годятся. Ведь новый вздеход — действительно универсальная машина: и мотоцикл, и автомобиль, и трактор (или, скорее, тягач). Испытатели рассказывают — уверен, не байки, — что они буксировали средний автобус — ПАЗ, волокли телеграфный столб, везли в автомобильном прицепе столько картошки, сколько поместилось.

Если рассматривать четырехколесный «Восход» в этой главной роли, то все характеристики можно считать приемлемыми. Выражаюсь так осторожно потому, что не могу сравнить машину с другими подобными, в первую очередь зарубежными. Но некоторые представления об «их» авто- и мототехнике дают основания полагать, что мы в первой попытке не достигли «уровня аналогов».

Водные преграды четырехколесник преодолевает, как вздеход, а землю пашет, как трактор.

Передние крылья защищают ноги водителя подобно щиту на мотороллере.

Принудительное охлаждение двигателя позволяет ехать на малой скорости, не опасаясь перегрева.

Фото вздыбленного, будто конь, мотоцикла позволяет увидеть нижнюю часть рамы, подвески колес, трансмиссию, глушитель.



Некоторые технические подробности, характеристика мотоцикла приведены в статье Ю. Григорьева, начальника ОКБ-2 завода им. В. А. Дегтярева (см. стр. 14).

«КАРТИНКИ»



На бензоколонке «Нефто-Аджип» — первого в Москве совместного советско-итальянского предприятия подобного типа — таких явлений, как обчет или недолив, просто не существует. Компьютер, установленный на рабочем месте заправщицы, все считает и выдает бензина точно на ту сумму в рублях, которую заплатил водитель. При этом количество отпущенного бензина высвечивается на электронном табло, которым оборудована каждая топливораздаточная колонка.



На комплексе «Нефто-Аджип» работает уютное кафе, где можно перекусить и утолить жажду прохладительными напитками. Однако это пока тоже не для всех — обслуживание только за валюту.

Ощущение такое, что каждого, кто приезжает на «Нефто-Аджип», здесь ждут: чистота, просторный навес защищает от зноя и непогоды, все колонки исправны и красивы, бензин любой. Люди здесь приветливые, вежливые, внимательные и всегда на рабочем месте.

На автозаправочном комплексе «Нефто-Аджип» есть и магазин, где можно купить некоторые запчасти, разные автопринадлежности, масла, присадки к ним. Правда, все эти прелести пока только за валюту.



Так что не унывайте, если в баке вашего автомобиля топливо совсем на исходе, но его достаточно чтобы добраться до автозаправочного комплекса «Нефто-Аджип». Здесь, под символом шестинюгной собаки, наверное, единственное место в Москве, где бензин есть всегда. И за рубли.



С АЗС

Комплекс совместного предприятия «Нефто-Аджил», уже работающий на Ленинградском шоссе в Москве, это начало той сети по обслуживанию автомобилей, которую предполагает развернуть в нашей стране итальянская фирма «Аджил». Хочется верить, что пройдет не очень много времени и сервис, предлагаемый на этих фирменных бензоколонках, постепенно перестанет быть экзотикой для наших водителей, которые пока привычны совсем к другому...

Пятница, девять вечера. Наша редакционная машина приставивается в хвост длинной очереди у автозаправочной станции № 150, расположенной на Ленинском проспекте столицы. А-76 уже нет. АИ-93 качает всего одна колонка, и оставшегося бензина, по словам заправщицы, совсем мало. Никакой информации о имеющемся в наличии топливе, конечно же, нет. Впереди нас 17 машин, в другом ряду на ту же колонку еще столько же, значит мы тридцать пять...

Днем раньше, проводя несложный тест на платных автозаправках города, мы выяснили, что под вечер из 35 АЗС две вообще не работали по техническим причинам, две простояли без бензина, девять имели его на час-полтора работы, да и то лишь одного вида топлива, а емкости под бензин с другим октановым числом были уже пустыми. На четырех АЗС сообщили, что пока бензин есть, но... «уж очень большие очереди». В итоге оказалось, что почти четверть автозаправочных станций города, которые должны обслуживать автолюбителей, к девяти вечера уже не работали.

Пока на исходе пятницы мы размышляли, ехать ли на другую АЗС или же здесь на столпяндешатой караулить удачу, за нашим ВА3-2105 вырос хвост из десятка автомобилей и, таким образом, при всем желании выбраться из очереди было уже невозможно. Через час с лишним наша машина наконец-то поравнялась с топливораздаточной колонкой. Но в окне оператора — уже до слез обидное «Бензина нет».

АЗС № 151 чуть дальше по Ленинскому проспекту. У окошка заправщицы, спокойно беседующей с приятельницей, нервно теребят приготовленные купюры измученные ожиданием водителя.

Обстановка накаляется, однако страх перед могучим оружием заправщицы — «Бензина нет» — сильнее всеобщего недовольства ею. Заккипающие участники очереди с большей готовностью взрываются от столкновений друг с другом. Вот из темно-синих «Жигулей» вышел солидный пожилой человек, торопясь, открыл бензобак и коршуном нацелился на «пистолет», который еще в руках, по другую сторону колонки. Едва шланг освободился, как пожилого человека будто подменили: резким движением он выхватил «пистолет», сунул в бак своей машины и, прыгая через бордюры, потрусил к заветному окошку. Так же вприпрыжку вернулся назад и вдруг, вспомнив, что забыл достать канистру, засуетился с ключами возле багажника.

«Папаша! Ну ты... о чем раньше-то думал?!» — вскипел стоявший за ним в очереди юнец. Но «папаша» не отреаги-

ровал ни на окрик, ни на матерную брань. Скорее бы заправиться да уехать.

«Волга» с хрустом ахнула передним левым колесом в яму, заполненную водой, и по инерции с таким же треском из нее выскочила. Это уже на АЗС № 19.

— Эй, скажи ей там, что колонка не качает, — кричит в сторону заправщицы водитель. Через некоторое время дверь АЗС открывается, и сама заправщица, шлепая по лужам в резиновых сапогах, подходит к замолкшей колонке.

— Все ясно! — заключает она тоном былого механика. — Олять ремень стел. Ну-ка, дай монтировку!

Женщина отгибает боковую стенку колонки, но затем рассудительно заявляет: «Вам надо — вы и чините...»

...Это был настоящий погром. Пикетики из активистов движения за экологию резали шины у строительной техники, коржили металл, били стекла. Таким варварским способом они добивались прекращения ремонтных работ и вообще ликвидации АЗС № 61 у Дербеневской набережной. «Зеленые» своего добились: по решению райисполкома единственная АЗС в Москворецком районе столицы была закрыта. Практически все АЗС сегодня хранят бензин в сильно коррозированных емкостях, естественно, топливо проникает в грунт, растительность вокруг бензоколонок словно выгоревшая... В результате только за последнее время под давлением «зеленых» были ликвидированы АЗС в Первомайском, Калининском и Краснопресненском районах. И взамен, конечно же, ничего не предлагается.

Самая длинная вереница частных машин во время нашего рейда оказалась на Русаковской набережной, у АЗС № 153, хотя мы были там уже за полночь. Всего в трех километрах от нее вызывающе пустовали две АЗС для государственного транспорта — «по талонам». Десять колонок с дефицитным АИ-93 и А-76 в полной боевой готовности ждали начала следующей рабочей недели. Редкому таксисту в это время может понадобиться бензин. В пятницу, как водится, в поисках топлива по городу мечутся только «частники».

В свое время наш журнал выступил против подобного разделения АЗС, но так

и не был услышан. С 1987 года количество автомобилей в Москве увеличилось почти на треть, и в основном это частные автомобили. В последние годы к ним прибавился транспорт кооперативов, совместных предприятий, грузовые машины и автобусы, приобретаемые в личное пользование, которые теперь тоже заправляются за наличные. А колонок для них больше не стало. В результате намного больше стали очереди на АЗС — «за деньги».

...Их застали сливающимися в канистры бензин из баков государственных автобусов. Солідные, в возрасте люди...

Эти двое за свой проступок ответят. Но вот как быть с теми, кто толкнул их на преступление, кто год за годом придумывает для АЗС все более мрачные «сюжеты», участниками которых против собственной воли вынуждены становиться практически все автомобилисты страны.

Редакционная почта полна писем на эту тему. Особенно много их становится летом, и приходят они буквально из всех регионов нашей необъятной Родины. Практически повсеместно положение одинаковое: бензина мало, а зачастую и просто нет, заправляют «своим» по 10—20 литров, «чужим» — совсем крохи или вовсе отказывают. Да и за этим подавляющим приходится стоять в очередях много часов. Поэтому прекрасно понимаем, что «картинками» из жизни АЗС, с которыми мы столкнулись во время этого рейда по столичным бензоколонкам, никого не удививши — у каждого из вас с избытком собственных впечатлений, которые «украсили» бы этот материал. Всех волнует прежде всего главный вопрос: когда же все это кончится, когда система обеспечения автомобильным топливом станет наконец работать действительно на нас, а не на себя — ведь известно, что именно внутри этой системы из наших с вами кровных денег формируются миллиарды рублей теневой экономики. Редакция постарается, чтобы этот вопрос не оказался риторическим, продолжит изучение этой волнующей миллионы автомобилистов проблемы и о результатах расскажет на страницах журнала.

**С. ЕВШИКОВ,
спец. корр. «За рулем»**



Есть два слова, определяющие начало биографии Каданникова, делающие ее похожей на сотни тысяч биографий его сверстников — военная безотцовщина.

Отец не дождался рождения сына, ушел защищать Родину, а сын не дождался отца с фронта. Матери приходилось много работать, поэтому жили они с сестрой у бабушки. Происходило это в Горьком. Отец до войны работал на автозаводе, жили в заводском районе, так что путь на ГАЗ был предопределен.

Заканчивая школу, Володя уже работал учеником слесаря. Поступил на вечернее отделение института, продолжал работать там же. Тогда и началась его карьера.

В нашей кризисной экономике, где рвутся связи и рушатся самые надежные гарантии, возглавляемый им завод продолжает ритмично выдавать продукцию. Вероятно, если бы у нас существовал титул «менеджер года», Каданников был бы одним из реальных претендентов на него.

Владимир Васильевич любит повторять, что его карьера «прямая, как палка». Он прошел путь от ученика до генерального директора, не миновав ни одной ступени, не уклонившись ни на шаг от «производственной» линии.

Для большинства наших руководителей характерна карьера «зигзагообразная», когда на определенном уровне они выдвигались с производства на выборную освобожденную общественную должность типа партийного секретаря или профсоюзного лидера. Через некоторое время сложившийся функционер вновь возвращался на производство, но уже перепрыгнув через ступеньку. Каданникову удалось не отвлекаться от единично избранного пути. Не был он и «высочкой», перепрыгивающим через ступени служебной лестницы.

— Честолюбие? — переспрашивает Владимир Васильевич. — Да без него невозможно быть руководителем. Особенно оно необходимо в начале пути. Человеком не может двигать только чувство долга, иначе, как он будет получать удовольствие от своей работы? Для менеджера необходимо желание быть впереди, руководить людьми, брать на себя ответственность за их благополучие, за дело, которое делается вместе.

Но это лишь одна сторона. Менеджеру необходимы и знания. Сегодня у нас слишком велик еще фактор случайности в подборе руководителей, а это должна быть целенаправленная работа. Стоит она не дешево, но ошибки обходятся дороже.

— Лет пятнадцать назад я учился в школе менеджеров в США. Было нас десять человек — руководителей примерно одного уровня с разных предприятий тогдашнего Минавтопрома. Что это была за школа? Курс продолжался 4,5 месяца. Занятия начинались в 8 утра и заканчивались в 10 вечера, только по субботам отпускали после шести. И каждый день — домашние задания. Лекции, практика, деловые игры. Дух перевести было некогда. Зато по окончании, помимо основного общего диплома, каждый из нас получил большое количество дипломов по изученным дисциплинам — от психологии до технологии. Американцы оценивали нас достаточно высоко в первую очередь за широкий кругозор. Да, они узкие специалисты. Но наш кругозор стоит нам многих шишек.

Сейчас в Англии учится уже четвертая вазовская группа. Хотим организовать



«С точки зрения нормальной экономики мы живем в «Зазеркалье». Тут приходится мыслить особыми категориями».

нечто подобное и у себя, для начала пригласим консультантов с Запада...

Ну что же, знания, желание быть первым и уверенность в собственных силах — качества важные. Но ведь надо еще, чтобы тебя заметили.

— Для роста по вертикали необходима возможность. Если нет ее, таланты приходится туга. Пример — наш завод. Пришли сюда люди молодые. Вскоре они разделились: начальники и подчиненные. В результате мы очень долго переставляли одни и те же фигуры. А кто пришел за ними? Может быть, они еще более талантливые, но как увидеть? Ведь для этого надо поручить каждому какое-то большое дело, посмотреть, как он с ним справляется, как комплекует коллектив, как сплачивает вокруг себя людей.

Если начнем строить новый автобронный завод (теперь это желание подпитывается насущной необходимостью), то туда надо ставить молодых людей, до 30 лет. Тогда из них вырастет замена. А на предприятиях, которые не развиваются в силу каких-то обстоятельств (нет капиталовложений, не позволяет территория), нет и перспектив роста.

Так в нашем разговоре мы подошли к еще одной проблеме экономики. Если предприятие непрерывно развивается, то это, конечно, хорошо с точки зрения роста

молодежи. Но тогда предприятие разрастается и становится в конце концов неуправляемым. И никакой, даже самый талантливый менеджер, вооруженный самой совершенной управленческой техникой, не будет в состоянии с ним совладать. На Западе не случайно стал бурно развиваться малый бизнес. Тот же «Крайслер» покупает «на стороне» 70 % комплектующих. А ВАЗ же, наоборот, вынужден всех поставщиков тащить под свое крыло. Скоро объединение будет иметь в своем составе, наверное, и химические заводы. Продиктовано это отнюдь не гигантоманией — все здесь понимают, что это вчерашний день. Слишком разнится уровень ВАЗа и его поставщиков. Поясним на примере. Для новой модели автомобиля понадобилась некая новая деталь, а завод, поставляющий подобную для прежней серии, не в состоянии освоить новинку. Ему бы купить технологию посовременней или, хотя бы, оборудование, да нет валюты. Вот и приходится ВАЗу, чтобы быть уверенным в своих поставщиках, вводить их в свою структуру...

ВЛАДИМИР КАДАННИКОВ: ПОРТРЕТ В

— Конечно, при решении управленческой, как и любой другой творческой задачи, человек испытывает особое чувство удовлетворения. Снею утверждать, что у наших управленцев сегодня оно во сто крат сильнее: ведь у нас удачное решение — способ выжить. Мы работаем более ритмично лишь потому, что имели в своих руках особую «валюту» — автомобили. Бартер, возможность заинтересовать поставщика — категории не из современного бизнеса.

Принятие управленческого решения обуславливается огромным количеством факторов. Ничуть не меньше приходится учитывать (или преодолевать) при проведении этого решения в жизнь. Тем ценнее результат, которого достигаем. То есть схема работы менеджеров и у нас, и у них одна, различаются лишь факторы, воздействующие на всю цепочку.

Задачи на выживание, возникающие ежедневно и ежечасно, относятся к числу проблем тактических. А поскольку Каданников — генеральный директор, то и задачи перед ним, как перед генералом, — стратегические. Конечно, в их решении участвуют большие группы людей, но ответственность за принятие стратегического решения не переложить на плечи помощников. На сегодняшний день можно выделить два важнейших направления: расширение предприятия и изменение его статуса.

— Существующая заводская территория уплотнена до предела. Здесь мы больше развиваться не можем. Последнее, что будет рождено на этой площадке, — семейство «десятки», которое планируется к серийному выпуску через пару лет. До сих пор новые модели вытесняли старые на одной из ниток конвейера, существующая параллельно друг с другом.

А необходимо, работая на другом производстве, полностью остановить и переоснастить это. Вот с такой целью мы и планируем строить новый автосборочный завод. Он может разместиться здесь же, в Тольятти, западнее существующей площадки. Его производительность составит 300 тысяч автомобилей в год. Так что хотим начать новое большое дело.

Что же касается изменения статуса, то на Совете трудового коллектива мы приняли решение о преобразовании производственного объединения в акционерное общество с возможностью привлечения иностранного капитала. И вот с февраля нас буквально захлестнула волна публикаций о эту тему едва ли не во всех газетах. К сожалению, почти все они весьма ярко иллюстрируют известную поговорку: «Слышал звон, да не знает, где он». И 40 процентов собственности «АвтоВАЗа» мы собираемся продать иностранцам, а в сделке то мы продали... Что же происходит на самом деле? Уставной фонд вновь создаваемого акционерного общества превышает стоимость основных фондов существующего производственного объединения. Он включает в себя и новый автосборочный завод, о котором я говорил выше, и некоторые другие перспективные проекты. Таким образом зарубежный партнер обеспечивает нам столь необходимые для развития валютные инвестиции. Почему такая спешка? Потому что мы мно-

гих предприятиях, да и у нас, на уровне мастеров и начальников цехов, руководителей выбрали более удобных. А потом кусали локти: он, может быть, и хороший парень, да вот организовать дело не умеет.

Процесс подготовки к выборам дал мне много. Встречался с огромным количеством людей. Многие из них понимали, что я от них завишу в данный момент и поэтому были более открыты. Записок набрался огромный портфель. Много было и неожиданного, давнего лихорадки да размышлений.

А вот сами выборы... Ну как могут составить обо мне мнение люди, абсолютно меня не знающие? Я могу показаться обязательным или уязвимым, эрудированным или «кузкоспециальным». А выбирают-то профессионала! Оценить меня как профессионала могут только те, кто сталкивался со мной как с управленцем.

Энциклопедический словарь назвал менеджера «наемным профессиональным управленцем». Нанимает менеджера владелец (или владельцы) фирмы. Для них не важно «хороший ли ты парень», нет проблемы кумовства — будь ты хоть сыном генерального секретаря, но если в результате твоей деятельности доходы не растут, то на это место найдут замену. Труд управленца считается самым сложным, а потому — самым высокооплачиваемым. Недавно в наших газетах промелькнула перепечатка из американского

журнала «Форбс» с анализом заработка менеджеров 800 крупнейших компаний мира. Из них лишь восемь получают 10 миллионов долларов в год, а средний уровень составляет 1,6 миллиона. 10 тысяч рублей годовых генерального директора ВАЗа на этом фоне смотрятся более чем скромно. В это же время на сегодня персонал объединения около 260 тысяч человек, что очень много по самым высоким мировым меркам.

А вот офис... Административное здание и все его «начники» были построены в Старом городе еще в шестидесятые. Обстановка здесь достаточно старомодна. Даже «Телевизионное знакомство» с Каданниковым происходило не в кабинете генерального директора, а в дизайнерском Центре. Увы, многоэтажная башня заводоуправления стоит замороженной уже больше десяти лет. Местные остряки называли ее «Исаковским собором» (по фамилии бывшего генерального директора, хотя заложена она была до него). Деньги с этой стройки постоянно приходится снимать на более насущные нужды. И хоть народная мудрость гласит, что провозжают по уму, встречают все-таки по одежке. Так что достраивать офис надо — еще одна из проблем генерального.

Когда президенту «Крайслера» Ли Якокке предлагали баллотироваться в губернаторы штата и даже президенты США, мотивируя это тем, что уж если он вывел из прорыва фирму, то выведет на путь процветания и страну, он поблагодарил за доверие, но ответил отказом. Нашли крупные руководители традиционно были депутатами, то есть политиками-парламентариями. Каданников — народный депутат СССР. Что же, директор ВАЗа — человек деловой, ему верят. Но предпочитает ли он кресло политика креслу менеджера?

— На заводе я с 1967 года, за это время было немало предложений перейти на разную, в том числе и на общественную работу. Но я всегда хотел иметь в руках живое дело. Делал я его, видимо, неплохо, раз дорос до генерального директора. Хороший ли я директор — мне судить. Сегодня работа генерального директора — тяжкий крест, который кому-то нужно нести. Я хочу это делать и, наконец, должен. Не променяю ни на какую другую.

Есть, правда, у Каданникова одна должность, которую оставил он с сожалением, хоть и уходил на повышение. Был он директором Научно-технического центра, первого в отрасли. Да, Каданников приехал в Тольятти в 1967-м, когда ВАЗ представлял собой только фундамент. Но он включился на начальном этапе в дело, придуманное и начатое другими. А НТЦ — детище уже самого Владимира Васильевича. Сегодня коринфская громада центра уже готова и в ближайшее время будет заселена многочисленными конструкторскими и исследовательскими отделами. Здесь должен раскрыться во всей красе творческий потенциал ВАЗа. А это — тоже лицо фирмы...

Владимир Васильевич Каданников — человек интеллигентный, каким и должен быть современный руководитель. Под стать ему и окружение. А в разговорах они частенько употребляют слово «мужики». И они действительно мужики. Взвалившие на плечи нелегкое дело насыщения нашего рынка современными автомобилями.

Беседу вел А. СОЛОПОВ

СЛУЖЕБНОМ ИНТЕРЬЕРЕ

го средств вложили в новое семейство автомобилей. Окупятся они не сразу, а развиваться фирме дальше необходимо уже сейчас.

Как известно, западные предприниматели не сильно спешат в нашу страну, наблюдая всю нестабильность. В сделках же, подобных этой, необходим взаимный интерес. Нас упрекнули, что если бы был конкурс, то условия могли быть выгоднее. Но ФИАТ был единственным, кто проявил активность, кого не смущала эта самая нестабильность. А с ФИАТОМ и нам проще дело иметь: у нас давние связи, один инженерный язык, да что там говорить — все мы вышли из ФИАТА. Что же касается условий, то я бы не рискнул судить о них сегодня. Переговоры еще продолжаются. Поэтому они и конфиденциальны. Это нормально в практике мирового бизнеса. Представьте себе, что две крупные фирмы, с «европейским» лицом, известные во всем мире, вдруг выносят на общее обозрение весь этот базар. Все вокруг бросаются обсуждать сделку, а она в результате... не состоялась. Одно падение имиджа в таком случае чего стоит. Так что не будем забегать вперед. Если все вопросы будут утрясены, сделка будет заключена и в новом акционерном обществе появится зарубежный акционер, тогда мы и сообщим об этом со всеми соответствующими деталями.

На свою сегодняшнюю ступень служебной лестницы Каданников поднялся в результате выборов — было тогда такое поверие, одно из проявлений демократии.

— На той самой выборной конференции я сказал несколько грубовато, но зато откровенно, что выборы — это муть голубая. Я в этом убежден. На неболь-



Фото А. Гуревича

НА «СОРОК ПЕРВОМ» — 100 ТЫСЯЧ

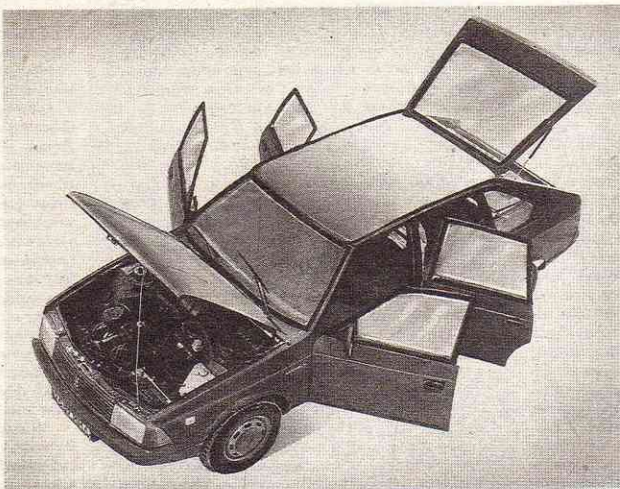
За последние 20 тысяч не произошло серьезных поломок, что приятно отличает этот период от предшествующего. Однако общее старение автомобиля стало более заметным. Это касается всех его частей и в первую очередь — кузова. Вполне понятно: ездили на нем почти ежедневно, круглый год, а держали хотя и на охраняемой стоянке, но под открытым небом. Никакой дополнительной антикоррозионной обработки машина не проходила.

Сильно потускнела краска цвета вишни, напоминая теперь подгнившие ягоды. Более того, переднее крыло вверх и ветрового стекла проржавело насквозь! Оказывается, под этим местом идет полка брызговика, на которой скапливается грязь, образуя постоянно действующий влажный компресс. Помнится, на «Москвиче-2140» все было так же — и причина, и следствие (не учитывает завод свои ошибки).

Что здесь посоветовать? Можно, конечно, на поверхность брызговика и крыла в этом месте нанести дополнительный слой мастики или другого антикоррозионного состава, но, думается, лучше заполнить пространство между ними пластилином или губкой, поролоном и т. п., пропитанными, скажем, «Мовилем» (масло применять не советую — «поднимает» краску). Делать это хорошо на новой машине, сняв крылья. Прекрасный эффект дают «подкрылки» (так называют металлические или пластмассовые щиты, закрывающие арки колес) — они надежно защищают кузовные детали от воды, песка и камней, летящих из-под шины. Надо сказать, заводское покрытие в этих местах оказалось гораздо устойчивее, чем можно было ожидать. Во всяком случае, опасной коррозии здесь не образовалось. Почему? Не потому, что очень хороша защита, — скорее потому, что это место открыто и быстро высыхает. Давно замечено, что вентилируемые полости куда меньше страдают от коррозии, чем закрытые (достаточно вспомнить пространство за передними колесами в первых «жигулях», где за хилым щитком собирался ком грязи с песком, насквозь проедавший крылья за три-четыре года).

Другие закрытые полости — в порогах, лонжеронах и т. п. — не просто желательно, а необходимо обработать защитным составом «Мовиль» или ему подобным.

ИСПЫТЫВАЕТ За рулем



Пять лет прошло, как появились на дорогах «москвичи» нового поколения. Срок немалый, но выпуск наращивался медленно, и сегодня АЗЛК-2141 воспринимается все же как новинка, а значит, ею живо интересуются: надежна ли машина, сколько расходует, что ломается и как часто — на эти вопросы приходится отвечать то и дело. Надо сказать, ответы не всегда звучат утешительно: репутация «сорок первого» пока далеко не безупречна. Однако редакционные испытания, начатые почти четыре года назад и завершившиеся минувшей весной, принесли, и немало, положительных впечатлений. За это время автомобиль прошел 100 тысяч километров, и наш обозреватель Б. СИНЕЛЬНИКОВ, почти не разлучавшийся с ним, имеет достаточно оснований судить как о слабых, так и о сильных сторонах машины.

Напомним, что о ходе и результатах испытаний журнал рассказывал в 1988 году (№№ 4, 5, 7, 10 и 11), 1989-м (№ 6), последний раз — в 1990-м (№ 12) после пробега 80 тысяч километров. Сегодня публикуем заключительный ответ по завершении испытаний.

В полезности убеждает пример одного из наших авторов — его машина благодаря этой мере сохранилась за такой же срок эксплуатации несравненно лучше.

Нередко автолюбители спрашивают, когда надо «мовилить» машину — сразу после покупки или спустя год-два, когда постареет заводское покрытие? Опыт подсказывает: лучше обрабатывать новую, еще не ездившую по грязным и мокрым дорогам — трудно надеяться, что на СТО, где выполняют эту работу, хорошо вымоют и высушат все полости. (О том, как самостоятельно защитить «сорок первый» от коррозии, планируем подробно рассказать в одном из номеров журнала.)

Что касается краски, она тоже нуждается в защите, особенно если вы ездите в большом городе. Здесь содержащийся в воздухе букет вредных веществ, осаждающийся на

кузове, дает в соединении с влагой разные кислоты, которые разрушают поверхностный слой эмали, делая его тусклым. Чтобы исключить их непосредственный контакт, есть надежный, хотя и трудоемкий способ: регулярно наносить на краску препараты, создающие прозрачную водостойкую пленку. Ее образуют воск или силиконовое масло, входящие в состав полиролей и консервантов. К сожалению, в последнее время они, как и многое другое, исчезли с прилавков магазинов, так что впору искать рецепты их самостоятельного изготовления (на основе пчелиного воска, скипидара и т. п.).

Несколько слов о салоне. Сиденья, особенно водительское, заметно просели, но главное — оба передних сильно разболтались. Механизмы их регулировки износились настолько, что с трудом выполняют свои функции, и то после

настойчивых «угоров». Кстати сказать, не славилась долговечностью салазки сидений и в «Москвиче-2140», откуда подобное исполнение перекочевало на новую модель. Такая преемственность потребителю вряд ли нужна.

В конструкции механизмов регулировки сидений много общего с зарубежными образцами (впрочем, как и у многих других узлов и деталей). Но удивительное дело — «у них» работает хорошо, у нас — плохо.

Силовой агрегат. К концу испытаний, как отмечено в предыдущем отчете, заметно увеличился расход масла. Если раньше до пробега 30—40 тысяч километров его не приходилось доливать между ТО, то в последнее время через 5 тысяч километров добавлял почти литр. По его следам на резьбовой части свечи можно предположить, что в этом повинны колпачки на стержнях клапанов.

Об этом дефекте, встречающемся на «жигулевских» моторах (а именно таким и был оснащен наш «2141»), журнал писал не раз. ВАЗ несколько последних лет покупает дробкакачественные колпачки за рубежом, а в нашем двигателе стояли, видимо, старые, выпускаемые у нас.

Мощность двигателя, по моим наблюдениям, немного снизилась — автомобиль уже не так резво, как раньше, набирал скорость, особенно когда был загружен, да и максимальное значение ее снизилось.

Чтобы объективно оценить мощностные и экономические качества двигателя, на АЗЛК провели его стендовые испытания согласно ГОСТу (без глушителя). Полученные данные (максимальная мощность — 50,1 кВт/68,1 л. с., крутящий момент — 121,3 Н·м/12,38 кгс·м) нельзя, к сожалению, сравнить с первоначальными значениями, потому что новый двигатель подобных испытаний не проходил. Если исходить из того, что они были в пределах нормы, то, значит, ухудшились за 100 000 километров на 5—6%. Много это или мало? С учетом того, что двигатель для этого автомобиля не предназначен, а эксплуатировался нередко в тяжелых условиях зимой и летом, такой результат можно считать вполне приемлемым.

Читатели, следящие за ходом наших испытаний, вероятно, помнят, что после 40 000 километров пробега вместо болтов для регулировки клапанов зазоров в двигателе

ВАЗ-2106-70 были установлены гидрокомпенсаторы: они автоматически поддерживают беззазорный контакт кулачков распределительного вала с рычагами (описание устройства см. ЗР, 1989, № 12).

Поскольку к концу испытаний они продолжали работать в двигателе, мотор испытывали на стенде и с ними. Параметры оказались почти такими же, как в штатном варианте; отклонения на несколько процентов вызваны скорее точностью испытаний, чем конструктивными особенностями. Это позволяет сделать вывод, что гидрокомпенсаторы практически не влияют на основные характеристики двигателя (мощность, крутящий момент, расход топлива, состав отработавших газов и др.).

Что же касается эксплуатационных преимуществ, устройство не только избавляет от регулировки клапанов: похоже, меньше изнашиваются кулачки распределителя — по крайней мере, за последние 60 000 километров на них не появилось следов износа*.

Коробка передач. Этот агрегат, на который жалуются многие владельцы «сорок первых», в нашем автомобиле работал безукоризненно: легко и четко включались все передачи, шум не превысил первоначального, масло нигде не подтекало — словом, жалко было отдавать. Значит, могут все же сходить с конвейера коробки, не требующие переборки. И если бы завод добился, чтобы такие агрегаты были не исключением, а правилом, репутация автомобиля сильно бы повысилась.

Доброго слова заслужили и валы с шарнирами, приводящие передние колеса. Жалоб на их работу нет, а осмотр показал, что резиновые чехлы, хотя и потеряли былую эластичность, поврежденных не имеют. Люфты в шарнирах увеличились, но еще допустимы, поскольку рывков и стуков при выключении и включении сцепления не вызывают. Отметим, ШРУСы были хорошо заполнены смазкой — таково необходимое и, как полагают заводчане, достаточное условие долговечности — конечно, если чехлы целы.

Остается только удивляться, что, не защищенные никакими дополнительными средствами, чехлы ни разу не были повреждены всяческими торчащими на сельских дорогах

предметами вроде веток, корней, проволоки и т. п. Этого нельзя сказать о передней балке: ей изрядно досталось, многочисленные вмятины и царапины — свидетельство тому. Но она выстояла, защитив поддон картера. Тем, кто много ездит по сельским дорогам, конечно, нужно прикрыть моторный отсек щитом, благо он бывает в автомобильных магазинах.

Подвеска колес. Чем больше ездил по нашим все ухудшающимся дорогам, тем очевиднее становится, что главное в автомобиле не кузов, не двигатель и даже не тормоза, а подвески колес. В самом деле: велико ли удовольствие сидеть в удобном кресле просторного салона, легким нажатием на педаль газа вызывать к жизни сотню лошадей, если при ударах от встречающихся ям подпрыгиваешь до потолка, стараясь в «подвешенном» состоянии не потерять контроль над машиной, а потом думаешь, что пострадала от очередного удара — шина, диск, детали подвески или кузов тоже. Но даже если и нет ям, все равно — скорость обычно диктует покрытие. Множество мелких неровностей вызывают колебания, которые способны выбросить машину с дороги, если подвеска их не погасит. Именно она во многом обеспечивает важнейшие свойства автомобиля — устойчивость и управляемость, которым опытный водитель придает первейшее значение.

Как показала себя подвеска в эксплуатации? Если была исправна, то работала удовлетворительно. К сожалению, в таком состоянии она бывала не всегда; обычно после замены какого-либо одного узла — шаровой опоры, сайлент-блока — вскоре начинал стучать другой, что продолжалось до его предельного износа. Надо отметить, что в АЗЛК-2141, как, впрочем, и в других выпускаемых у нас легковых автомобилях, такие узлы, как шаровые опоры, шарниры рулевой трапеции, подшипники колес и др., служат меньше, чем положено — всего 40—50 тысяч километров вместо оговоренных техническими условиями 75 тысяч.

Может, большинство автолюбителей и смирились бы с таким положением, если бы эти не требующие обслуживания узлы легко было купить и заменить. А поскольку они остродефицитны, многие предпочитают шарниры с пресс-масленкой — менее совершенные, но более долговечные, пусть и требующие периодического смазывания. Представляется, что предприятия, намеренные выпускать ходовые запчасти, могли бы

освоить именно такую конструкцию.

Несколько слов о заднем мосте. В отличие от заднеприводных автомобилей, он здесь прост по конструкции — здесь П-образного сечения, штампованная из листа, присоединена к кузову посредством двух рычагов. Хотим обратить внимание владельцев «41-х», что именно они — слабое место задней подвески. По сути, это две плоские стальные полосы, которые слабо противостоят силе сжатия, возникающей при движении автомобиля задним ходом. Если, например, таким образом въехать на высокий бордюрный камень тротуара, переэжать другое достаточно высокое препятствие (скажем, бревно) — рычаг очень легко погнуть.

Должны предупредить и тех лихих водителей, кто любит разворачиваться задним ходом с заносом, пользуясь «ручником». Если на скользкой дороге эти упражнения не очень опасны, то на сухом асфальте почти наверняка приведут к изгибу рычагов.

Нередко водитель, не подозревая о нем, продолжает спокойно ездить, пока не увидит, что очень неравномерно изнашиваются шины на задних колесах. И только приглядывшись внимательно, обнаружит, что задний мост смещен из-за изгиба рычага. Надо сказать, он почти так же легко правится, как и гнется. В некоторых случаях это можно сделать и не снимая моста, если найдутся подходящие подержка и проставка. В любом случае после правки надо убедиться, что на рычаге нет трещин, которые в дальнейшем могут привести к его поломке.

Стоит упомянуть и главные элементы подвески — амортизаторы. Задние все 100 тысяч километров работали нормально, а передние, в стойках, не имеют нареканий после переборки, о чем мы писали раньше.

Наконец, о внешнем виде деталей подвески. Московские соль и песок не пощадил их (как, впрочем, и все другие детали под днищем), заменив большую часть покрытия ржавчиной. Чтобы предохранить от нее, есть смысл периодически покрывать эти детали тонким слоем мастики, «кузбасслаком» или другими подобными материалами.

Добавлю некоторые общие впечатления о машине, полученные при продолжительном использовании ею.

Что понравилось? Гладкие, без резких впадин и выступов поверхности кузова не создают затруднений при мойке, не забрызгивается летящими каплями воды и грязи заднее стекло, поэтому не приходится

устанавливать дополнительные спойлеры-отражатели. Просторный салон, в котором свободно размещаются пять человек. Довольно удобная посадка водителя, позволяющая без напряжения пользоваться органами управления. Легкость и удобство раскладки заднего сиденья, вместимость образующегося пространства, большой объем багажника, мощное отопление, электрообогреватель заднего стекла.

Рулевое управление — не такое резкое, «кострое», как у ВАЗ-2108 («2109»), но и не такое «задумчивое», как в прежних моделях «Москвич». Устойчивость на скользких и неровных дорогах, создаваемая благодаря колесам большого диаметра (14 дюймов вместо привычных 13) и продуманной конструкции подвески. По этим же причинам лучше, чем у других легковых автомобилей, проходимость (удавалось проезжать там, где «жигули» и «москвичи-2140» застрявали).

Не понравились, а точнее, показались неприглядными большие цельные буферы — передний и задний. Если повредил боковую часть с одной стороны, приходится менять всю деталь, дорогу и дефицитную. Куда удобнее иметь легкосъемные заменяемые боковины.

Отнюдь не порадовали слазки сидений, которые быстро разбалтываются и нечетко работают. Не лучшим образом размещен на панели блок выключателей света и аварийной сигнализации: они закрыты рулем от глаз водителя.

Никак не назовешь приемлемой долговечность шаровых опор в передней подвеске, а также подшипников колес — 60—80 тысяч километров пробега.

Каждый раз, открывая капот, досадовало на то, что моторный отсек вовсе не защищен от брызг и грязи, летящих из-под передних колес, что нет силовой защиты у картера двигателя.

Что касается двигателя ВАЗ-2106-70, его мощности все же маловато для такой дорожной модели. Это особенно дает себя знать при разгоне груженой машины, а также на подъемах. И конечно, не удовлетворило качество изготовления многих узлов и деталей, а также сборки, о чем достаточно подробно рассказано в предыдущих отчетах.

В общем, своим знакомым, думающим о покупке «сорок первого», говорю: если в машине все системы будут работать, как положено, останетесь довольны выбором. Но вот обещать, что им попадет такой экземпляр, не могу. К сожалению, пока о них приходится слышать не часто.

* Все это может служить отвлеченным читателям, интересующимся гидрокомпенсаторами. По вопросам их приобретения следует обращаться письмом по адресу: 123610, Москва, Краснопресненская наб., 12, кооператив «Алькор» при Совинцентре.

ПИКАП- РОДСТВЕННИК ДЖИПА



На пути к производству — новая модель Луцкого автомобильного завода. Легкий грузовик модели «13021» адресован прежде всего сельским жителям. Поскольку машина должна перевозить разные по удельной массе и состоянию грузы, в ее конструкцию внесены определенные изменения в сравнении с базовым джипом. Расстояние между осями автомобиля увеличили на 500 мм. Как следствие, карданный вал стал длиннее.

У новой машины нагрузки воспринимает не несущий кузов, а рама с лонжеронами открытого сечения. Подвеска задних колес получила усиленные рычаги, более жесткие (как и для передних колес) торсионы.

Груз перевозится на металлической платформе с откидными задним и боковыми бортами, тоже металлическими. Они запираются подпружиненными скобами. Борты кузова оснащены надставными поручнями с деревянными продольными брусками, а позади кабины смонтирован трубчатый каркас безопасности. Пока для грузовой платформы тент не предусматривается.

Кабина нового грузовика двухместная. Она унифицирована по ряду деталей (двери, оборудование, лобовое стекло в сборе с рамой и др.) с луцким джипом. От него использованы оперение, капот и облицовка радиатора. Что касается оснащения кабины, то в ней — каркас безопасности под брезентовым верхом, защищающий водителя и пассажира при опрокидывании машины. Запасному колесу, которое крепилось на базовой модели сзади, нашлось место с правого борта под грузовой платформой. Топливный бак переместился на более безопасное место — слева между колесами.

О важных мелочах. Стали технологичнее подножки, появились световозвращатели на заднем борту кузова. И такая машина показана на снимках. Однако испытания показали, что для буксировки прицепа она не очень пригодна. В конструкцию ЛуАЗ-13021 после завершения испытаний был внесен ряд изменений, и теперь этот легкий грузовик, надеемся, станет хорошим помощником фермерам, арендаторам, пчеловодам, владельцам садовых участков.

Б. ГВОЗДИК,
главный конструктор ЛуАЗа

Краткая техническая характеристика автомобиля

Общие данные: колесная формула — 4×4; грузоподъемность — 400 кг; масса в снаряженном состоянии — 1050 кг; количество мест в кабине — 2; наибольшая скорость — 90 км/ч; контрольный расход топлива при 80 км/ч — 11,2 л/100 км; запас хода — 294 км; радиус поворота — 6,5 м. Размеры, мм: длина — 3990; ширина — 1650; высота — 1754; база — 2300; колея передних колес — 1340; колея задних колес — 1335; размеры грузовой платформы — 1825×1650; погрузочная высота — 760; размер шин — 175/80R13. Двигатель: модель — МемЗ-245; число цилиндров — 4; рабочий объем — 1091 см³; мощность — 51 л. с./38 кВт при 5300—5500 об/мин; максимальный крутящий момент — 8,0 кгс·м/78,5 Н·м при 3000—3500 об/мин.

ДВУХЦИЛИНДРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ «ОКИ»

Рентгеновский снимок — на стр. 24—25

Производство автомобилей малого класса «Ока» постепенно расширяется. Сегодня их выпуск налаживается не только в Тольятти, но и на Камском и Серлуховском автомобильных заводах.

Для модели этого класса нужен компактный и легкий силовой агрегат рабочим объемом 650—750 см³.

На проектирование «с нуля» полностью нового мотора и его доводку нужно несколько лет, а конструкторы «Оки» таким временем не располагали. В этих условиях естественным стало решение унифицировать шатунно-поршневую, клапанную группы и детали привода распредела с имеющимися базовыми двигателями.

Наряду с унификацией деталей такое решение позволяло воспроизвести в двигателе «Оки» почти все важнейшие показатели базовой модели. Все, кроме уровня вибраций, который в силу двухцилиндровой схемы усиливался неуравновешенными силами инерции второго порядка.

Не станем углубляться в теорию. Заметим для себя, что при работе любого двигателя с кривошипно-шатунным механизмом всегда возникают силы инерции, которые условно разделяются на силы первого и второго порядков.

Они и создаваемый ими инерционный момент (его плечо — расстояние между осями цилиндров) являются причиной неуравновешенности и вибрации. Вредное воздействие инерционных сил и их моментов можно уравновесить подбором противовесов на щеках коленчатого вала или же организацией в двигателе источника «контрвибраций». На двухцилиндровом двигателе, у которого шейки коленчатого вала расположены под углом 180° (так сделано на «Оке»), силы инерции первого порядка взаимно уравновешиваются, ибо направлены в разные стороны, а воздействие их момента компенсируется противовесами на коленчатом валу. Момент от сил инерции второго порядка для принятой схемы расположения шеек коленчатого вала равен нулю. А уравновесить силы инерции второго порядка можно только посредством противовеса, вращающегося вдвое быстрее, чем коленчатый вал.

Именно этим обстоятельством мы и руководствовались, заложив в конструкцию двигателя «Оки» два уравновешивающих вала.

Для изоляции кузова «Оки» от вибраций силовой агрегат установлен на трех резиновых опорах переменной жесткости. В конечном итоге, по субъективным оценкам, водитель

и пассажиры испытывают вибрации отнюдь не больше, чем на автомобилях с четырехцилиндровыми двигателями.

Двигатель ВА3-1111 рабочим объемом 644 см³ базовый. Кроме него, в семейство входят моторы ВА3-11113 рабочим объемом 749 см³ и ВА3-1110 с пониженной степенью сжатия под низкооктановый бензин А-76, предназначенный для модификации с ручным управлением. Пока серийно выпускается лишь ВА3-1111, другие модификации находятся в разных стадиях подготовки производства.

Масса заправленного смазкой двигателя (но без охлаждающей жидкости) — 66,5 кг, литровая мощность — 45,5 л. с./л, минимальный удельный расход топлива — 220 г/л. с. в час. Строение двигателя здесь представлено. У него чугунный блок цилиндров с трехпоршным коленчатым валом, отлитый из алюминиевого сплава головкой, в которой расположен кулачковый вал, приводимый, как и водяной насос, зубчатый ремнем. Основа конструкции — такая же, как у ВА3-2108.

Остановимся на деталях. Короткий блок цилиндров очень жесткий. Следовательно, постели коренных подшипников и стенки цилиндров — основные рабочие поверхности — избавлены от недопустимых деформаций и будут служить достаточно долго. Во всяком случае ТУ на модель «Ока» называет ресурс до первого капитального ремонта не менее 100 тысяч километров пробега.

Уравновешивающие валы приводятся косозубыми шестернями, причем ведущая — стальная, а ведомые — текстолитовые (для снижения их шума). Масляный насос в соответствии с современными тенденциями — внутреннего заземления и приводится непосредственно от коленчатого вала, к носку которого крепится шкив привода генератора, а сам генератор установлен на алюминиевом кронштейне, привод — клиновым ремнем.

Головка цилиндров крепится к блоку шестью болтами. Их конструкция, рассчитанная на затяжку в четыре этапа, и специальная прокладка головки из безусадочного материала надежно уплотняют стык головки и блока. Распределительный вал отлит из серого чугуна и размещается в трех постелях, образованных его корпусом и головкой цилиндров. Рабочая поверхность кулачков отбелена для обеспечения долговечности.

О расположении и приводе бен-

зонасоса, датчика-распределителя и других обслуживающих двигателя приборов и узлов можно судить по рентгеновскому снимку мотора. Аналогичен по устройству с двигателем ВА3-2108 и клапанный механизм, где зазор между клапаном и толкателем регулируется подбором сменных шайб. Датчик момента искрообразования получает вращение от торца распределительного вала, а бензонасос — через шток от кулачка задней части вала. Клапаны, расположенные в головке цилиндров, движутся в направляющих втулках, а приводятся непосредственно от распределительного вала через толкатели. В углублении толкателей установлены сменные шайбы. Маслоотражательные колпачки, сальники коленчатого и распределительного валов сделаны из фторкаучука, что повышает их долговечность.

Чтобы картерные газы не создали в кривошипной полости избыточного давления и не выжимали смазку через сальники и маслоотражательные колпачки, в блоке цилиндров сделано отверстие в полости держателя заднего сальника. Последний одновременно выполняет роль крышки привода уравновешивающих валов. В полости держателя происходит предварительное отделение мелких частиц масла от картерных газов. Основной маслоотделитель — в крышке головки цилиндров. Система вентиляции картера обеспечивает минимальный уровень потерь масла с картерными газами и через сальники.

Как показали испытания двигателя ВА3-1111 и опыт эксплуатации автомобиля «Ока», силовой агрегат высоконадежен и экономичен.

Н. НЕУГОДНИКОВ,
конструктор по двигателям ВА3а

От редакции. Знакомство с двигателем «Оки» натолкнуло на мысль — почему бы не попробовать установить его в раму тяжелого мотоцикла. Эта силовая установка хорошо уравновешена, более экономична (на 10%) и более долговечна (в 2,5 раза), чем моторы «Урал» или «Днепр», лучше работает на переходных режимах благодаря карбюратору автомобильного типа. Двигатель «Оки» с жидкостным охлаждением на 12 кг тяжелее, чем его двухцилиндровые мотоциклетные собратья, и уступает им (на 17%) в мощности, но зато он компактней и не подвержен, как они, тепловым перегревам.

Может быть, кто-то из самодельных конструкторов уже строит такой гибридный мотоцикл: экипажная часть от «Урала» и двигатель от «Оки»? И какова на этот счет точка зрения нашего головного НИИмотоциклостроения — ВНИИмотопрома?



МОСКВА. В июне этого года совместное предприятие «Мосрентсервис», расположенное в Куйбышевском районе столицы, безвозмездно передало местной службе ГАИ автомобиль «Ауди-100» в полицейском исполнении. Даже в Москве подобные подарки дело нечастое. По такому случаю была организована торжественная церемония, во время которой ключи от столь ценного подарка получил начальник районного отделения ГАИ. Сев за руль, он тут же продемонстрировал возможности германской патрульной машины, которые, надо сказать, впечатляют.

«Ауди-100» в полицейском исполнении.

Фото В. Сафронова

ЛЕНИНГРАД. Специалисты объединения электронного приборостроения «Светлана» создали миниатюрную автомобильную ЭВМ. Она устанавливается на доску приборов, и при ее помощи водитель может определить расход бензина, длину пройденного пути, зафиксировать текущую скорость по спидометру, обороты коленчатого вала. Новым изданием заинтересовались автомобильостроители Запорожья, которые намерены оснащать ленинградскими электронными устройствами «таврии». Напомним, что «Светлана» уже имеет опыт производства необходимых автолюбителям изделий. Это боковые зеркала заднего вида различных модификаций и большой дефицит — объемные кабинные зеркала с электронными часами.

Советско-канадское предприятие «Формост-Прогресс» разработало конструкцию гусеничных снегоболотоходов «Тюмень» и «Новелл-320». Ходовая часть этих машин сконструирована советскими специалистами. Образцы новых машин уже эксплуатируются в СССР, Канаде и недавно одну продали в Китай.

Болгарско-австрийская фирма «Комко» заключила контракт на 3 миллиона долларов с советским объединением «БелавтоМАЗ» на поставку седельных тягачей и прицепов. Кроме того, вместе с «Комко» белорусские автомобилестроители станут выпускать автобусы: узлы шасси советского производства, кузова — совместной фирмы.

Успешно прошли испытания распределительные валы с металлокерамическими кулачками для КамАЗов. Изготовленные из порошка ТСП-50, они показали более высокую износостойкость, чем остальные.

Харьковский завод «Стройгидропривод» освоил выпуск передвижных гидравлических подъемников для легковых автомобилей всех марок.

До конца нынешнего года на всей территории ФРГ будет установлена единая норма содержания алкоголя в крови водителя — 0,05%. Ранее в ГДР его присутствие в крови не допускалось.

До 15 лет лишения свободы с конфискацией имущества грозит, по новому республиканскому законодательству, угонщикам транспортных средств в Грузии.

РЯЗАНЬ. Рязанский автоагрегатный завод наряду с комплектующими изделиями для грузовиков ЗИЛ начал изготавливать в широком ассортименте товары народного потребления. Среди них — ежегодно 150 тысяч полуосей для «запорожцев», а также дополнительный фонарь «стоп-сигнал», который монтируется в салоне на полке позади сиденья.

РИГА. В Латвии вступил в силу республиканский Закон об административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. К примеру, размер штрафа за превышение скорости не более чем на 20 км/ч — 20 рублей, свыше 20 км/ч — 50 рублей или лишение прав на три месяца. За управление автомобилем, мотоциклом в состоянии алкогольного опьянения — 1000 рублей или лишение прав на один год. Если в таком состоянии не было предъявлено водительское удостоверение — штраф 1500 рублей. Есть изменения в штрафных санкциях, касающихся пешеходов: если он создал аварийную обстановку, придется выложить 50 рублей.

ТОЛЬЯТТИ. Здесь с 8 по 13 сентября 1991 года прошла первая Всесоюзная выставка грузовых и жилых прицепов, а также принадлежностей к легковым автомобилям. Помимо демонстрации образцов, выставка дала возможность изготовителям прицепов выработать предложения о сотрудничестве, заключить договоры об обмене или продаже конструкций, технологий, изобретений, познакомиться с конъюнктурой внутреннего и внешнего рынков. Были приглашены около 30 отечественных заводов, зарубежные фирмы, представители предприятий-смежников, другие заинтересованные лица.

Контактные телефоны в Тольятти: 26-15-27; 26-43-90; 26-10-81.

ДУШАНБЕ. Здесь открылся ломбард, где клиент может получить ссуду под оставленный в залог автомобиль. Это первый подобный ломбард в стране.

ПАРИЖ. Доля дизельных машин в числе проданных за минувший год легковых автомобилей во Франции поднялась до 39 %.

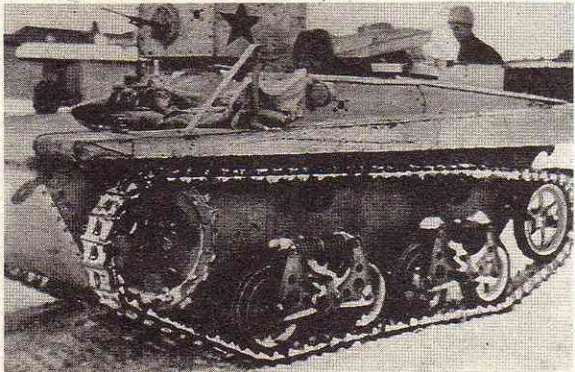
ПХЕНЬЯН. В курортном городе Мёхянсан на выставке дружно между народами экспонируются бронированный легковой автомобиль ЗИС-115 (один из пяти, подаренных И. В. Сталиным руководителю КНДР Ким Ир Сену в 1950 году), а также два автомобиля ГАЗ-12 (ЗИМ) — подарок корейскому вождю от Г. М. Маленкова и Н. А. Булганина. Эти машины занимают специальный зал выставки, которая представляет собой музей подарков Ким Ир Сену.

БОНН. Министерство транспорта ФРГ в нынешнем году ассигнует 800 миллионов марок на развитие общественного пригородного транспорта в новых восточных землях (территория бывшей ГДР). 50 миллионов из них пойдут на закупку новых автобусов.

БЕРЛИН. Инвестиции в транспортную сеть Восточной Германии составят только в этом году 8 миллиардов марок. По-видимому, продолжительность ее модернизации, первоначально оцененная в 15—20 лет, будет значительно сокращена.

АСКВАЛЬ. В этом шведском городе есть танковый музей. Среди его экспонатов немало английских, шведских, немецких танков, самоходок, бронеавтомобилей. И — о неожиданность — легкий танк с красной звездой на башне. Это советская машина Т-37 1940 года выпуска. Сохранилась она на удивление хорошо и сегодня мирно соседствует с самоходкой «Хетцер», выпускавшейся в Чехословакии на базе танка «38Т» для вермахта. Но наряду с такими машинами в музее нет шведского бронеавтомобиля Л180 конца 30-х годов. Музей ищет такой бронеавтомобиль.

Фото Л. Гулленхаля





Лада-Нива 2121 «Гран лярж», продаваемая фирмой «Пок С. А.»

ТОЛЬЯТИ. Неожиданная, а потому особенно приятная награда присуждена объединению «АвтоВАЗ». Советская фирма удостоена 19-го международного приза Качества как признанию французскими бизнесменами ее заслуг в повышении качества продукции, вклада в развитие международной торговли.

На фоне наших хозяйственных трудностей такая высокая оценка ВАЗа — аванс дальней-

МАДРИД. Местные источники сообщают, что в Европе разработано несколько типов дорожных покрытий, снижающих вероятность аварий, когда идет дождь. Суть новинки в том, что такой асфальт имеет пористую структуру и вода быстро исчезает с поверхности, впитываясь в нижние слои дорожного полотна. Это покрытие снижает и уровень шума от автомобилей на 7-8 децибел. Условно говоря, дома, стоящие рядом с дорогой, как бы отодвигаются от нее на 500 метров.

МОСКВА. Продукцию японской фирмы «Хонда мотор» — солидные, стильные и довольно дорогие машины — можно теперь приобрести за валюту. Посредством «Хонде» оказывает другая японская фирма, «Канэмацу корпорейшн». Она и открыла автомобильный магазин в недавно отреставрированном Петровском пассаже на Неглинной улице. Открытие состоялось в мае, 13-го, в понедельник. По словам заместителя главы представительства «Канэмацу» в Москве господин Т. Нисида, консигнационный склад товара опустел в три дня. «Шоу-рум» в Пассаже демонстрирует две модели — «Сивик» и «Аккорд» ценной 10 и 15 тысяч долларов соответственно. Последняя в 1990 году оказалась самой покупаемой импортной машиной в США. Ориентировочный объем продаж в течение первого года — 2-3 тысячи штук, в дальнейшем специалисты из «Канэмацу» рассчитывают сбывать у нас 15 тысяч «хонд» ежегодно.

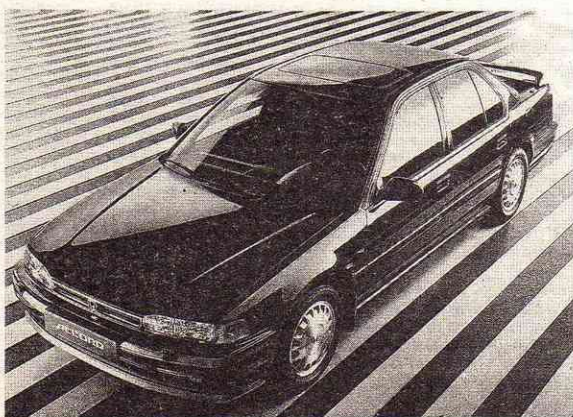
ших успехов. Кстати, фирмы, отмеченные этим призом, имеют право использовать его эмблему и сам факт присуждения в своих рекламных кампаниях, а директор награжденного предприятия становится членом «Клуба торговых руководителей».

Приз был передан ВАЗа президентом фирмы «Пок С. А.», торгующей во Франции советскими автомобилями, господином Жан-Жаком Поком.

БЕРЛИН. Готовится проект новой кольцевой трассы международного класса «Лаузиц», пригодной и для гонок формулы 1. Ее предполагается построить на месте разработок бурого угля в 50 километрах от Дрездена. Помимо трассы с трибунами на 200 тысяч зрителей, комплекс должен включать бассейн, теннисные корты, стадион для верховой езды и другие сооружения. Строительство общей стоимостью около 500 миллионов марок планируется начать в 1992 году и завершить в 1994-м.

«Хонду-аккорд» теперь можно приобрести в СССР за валюту.

Фото «Хонда мотор»



ВИЛЬНИОС. Теперь в Литве выдают на автомобили государственные номера, на которых серия обозначена буквами латинского алфавита, например «LLA». Поначалу жители Литвы с охотой ставили их на свои машины, но в последнее время число желающих получить такие номера уменьшилось более чем в два раза. Вызвано это тем, что автомобили с указанной серией знаков не пропускают за границу СССР, так как они не отвечают требованиям ГОСТа.

ЛОНДОН. Специалисты дорожного движения предлагают ввести дифференцированную плату за проезд по тому или иному маршруту в Лондоне. Вызвано это тем, что сегодняшняя дорожная городская сеть уже не справляется с огромным потоком автомобилей, а строительство новых дорог и модернизация уже существующих обойдется более чем в 2 миллиарда фунтов стерлингов.

Предлагается несколько систем контроля за движением автомобилей по городу, которые определяют, сколько должен заплатить водитель. Среди них — система электронной таксации дорог — ЭТД с установкой датчиков на автомобилях и специальными устройствами, расположенными под асфальтом или возле дорог. Они передадут в компьютер информацию о номере, марке автомобиля, его владельце, длине маршрута и т. д.

БОНН. По данным министерства транспорта ФРГ, только 20 % женщин в стране имеют собственный автомобиль, тогда как среди мужчин — 60 %. Вовсе без машины передвигаются 30 % женщин, но только 15 % мужчин, хотя получающих водительские удостоверения примерно поровну.

На рижском мотозаводе «Саркана Звайгзне» в нынешнем году больше не будет выпускаться мини-мокик РМЗ-2.130 «Мини».

С конвейера одного из заводов «Тойота» сошел 70-миллионный легковой автомобиль. Им стала машина модели «Виста». Выпуск автомобиля этой японской фирмы начался в 1936 году.

За 1990 год три наших завода (ВАЗ, УАЗ и ЛуАЗ) выпустили 144 215 джипов (в 1989 году — 136 967).

Налоговые органы ФРГ компенсируют владельцам автомобилей стоимость их дооборудования нейтрализатором отработавших газов: 1100 марок за установку регулируемого, 500 — за установку нерегулируемого нейтрализатора.

Переднеприводные автомобили составили 28 % от общего количества легковых машин, выпущенных в 1990 году советскими заводами.

БОЛНИ. В районе Болни, в Грузии, «самодельщик» Г. Квернадзе, кооперируясь с Кутаисским автомобильным заводом и объединением «Медтехника», начал изготовление небольших партиями специализированных автомобилей. Его кооператив «Вездеход» создал трехосную модификацию УАЗ-452. На этих шасси (в нынешнем году — 50, в дальнейшем, при благоприятных обстоятельствах — 100) будут установлены специализированные кузова реанимационных машин. Малые масштабы выпуска и дороговизна новейшего медицинского оборудования предопределили и высокую цену реанимобиля — 48 тысяч рублей.

СИЛЬВЕРСТОУН. Многократный чемпион СССР по кольцевым автогонкам Виктор Козанков выступил в нескольких этапах чемпионата Великобритании в классе машин формулы 3. Высшее его достижение — 9-е место на седьмом этапе, проходившем в Сильверстоуне на коротком кольце (25 кругов общей протяженностью 66, 35 км). Подробнее об этом турне Козанкова можно прочитать в четвертом номере журнала АМС — «Автомоторспорт».

КОМОСО

ДАН ПРИКАЗ ЕМУ — НА ЗАПАД...



Фото «Тойота мотор»

Куда несется эта «Тойота-карина»? На запад, в сторону Советского Союза. Дело в том, что две крупнейшие автомобильные фирмы Японии «Тойота» и «Ниссан» объявили о своих планах закрепиться на восточноевропейском и советском рынках. Они понимают, что в нашей стране нет ограничений на импорт (как в Австралии или ряде других государств), и надеются в перспективе на коммерческий успех.

Успехи уже есть. По данным агентства Франс Пресс, «Тойота» в 1990 году продала Советскому Союзу 2541 автомобиль (за все предшествующие 28 лет ей удалось экспортировать в нашу страну лишь 251 машину). Что касается нынешнего года, то автомобиль «Тойота» придет на советский рынок уже в количестве 4 тысяч экземпляров.

В Москве действует сервисная станция «Тойоты», а

джипис «Лэнд-крузер» этой фирмы, микроавтобусы «Лайт-эйс», легкие машины семейства «королла», «карина» и «краун» можно встретить не только на столичных магистралях, но и на улицах Владивостока, Нальчика, Нижнего Новгорода и др. Кстати, в Москве автомобили двух последних семейств из названных пуцены в прокат совместным предприятием с уставным капиталом 980 тысяч долларов. Долю в 49% от этой суммы

внесла «Тойота-цусио» — торговое подразделение «Тойота мотор». За 100 долларов в день можно взять напрокат любую из тридцати машин семейства «краун» или двадцати машин «карина».

«Тойота мотор» проявляет повышенный интерес к обширному рынку Советского Союза. Однако все японские автомобильные фирмы жалуются, что они испытывают постоянный недостаток информации об этом рынке. Скажем, мы знаем, что наименее автомобилизована у нас глубинка, сельские районы. А там — грунтовые дороги, где уверенно могут чувствовать себя

только джипис. Так почему бы не сориентировать японских партнеров на тысячи «Лэнд-крузеров»? Была бы валюта...

А пока перед нами на фото переднеприводная «Тойота-карина» с четырехцилиндровым двигателем (1587 см³, 98 л. с./72 кВт при 5800 об/мин), пятиступенчатой трансмиссией. Масса машины — 1120 кг, длина — 4440 мм, наибольшая скорость — 180 км/ч, время разгона до 100 км/ч — 10,4 с, расход топлива при езде по городскому циклу — 7,9/100 км. Гарантия — 3 года, или 100 тысяч километров и 6 лет на отсутствие коррозии кузова.

ЧЕТЫРЕХКОЛЕСНЫЙ МОТОЦИКЛ ЗДК-175-4ШП

Завод, носящий имя прославленного советского оружейника В. А. Дегтярева, называет свои новые модели мотоциклов уже не «Восход», а «ЗДК». Эта аббревиатура означает «Завод имени Дегтярева, Ковров».

В этом году на старом оружейном заводе осваивают выпуск нового мотоцикла модели «4ШП»: четырехколесный, на широкопрофильных шинах. Обычными транспортными средствами занимались одновременно несколько фирм, в том числе и ЗДК, каждая отстаивая свою концепцию.

Ковровчане видят в таком мотоцикле надежного помощника крестьянину и рабочему коммунальных служб. Такой подход к делу определил и ряд особенностей новой машины. Она может эксплуатироваться в условиях бездорожья, песчаной, снежной, заболоченной, каменистой местности, на дорогах с различным покрытием. ЗДК-175-4ШП буксирует прицеп общей массой не более 375 кг и работает с навесными орудиями. На четырехколесном мотоцикле можно даже пахать. Такие возможности появились

после установки на мотоцикл жесткого заднего моста с демультипликатором, реверсом, блокируемым дифференциалом и валом отбора мощности.

У машины — пространственная рама, не похожая на привычные мотоциклетные. Подвеска передних колес — независимая, пружинная на поперечных рычагах с гидроамортизаторами.

Поскольку в производстве только один тип силового агрегата, конструкторы вынуждены были приспособить его для четырехколесника. Необходимо было повысить крутящий момент серийного двигателя ЗДК-175, обеспечить хорошее охлаждение мотора на новых режимах работы. Его дефорсировали с 14 до 11 л. с., при этом крутящий момент вырос с 17 до 20 Н·м при 3800 об/мин. Применили принудительное охлаждение. Слева по ходу машины установлен вентилятор, приводимый от коленчатого вала клиновым ремнем. Он нагнетает воздух под кожу, которым закрыт цилиндр двигателя.

Мотоцикл комплектуется широкопрофильными шинами 6,70—10. В дальней-

шем предполагается оснащать его арочными шинами размера 580×270 Ярославского шинного завода. Оперение и корпусные детали мотоцикла выполнены из пластика АБС.

Техническая характеристика ЗДК-175-4ШП

Общие данные: количество мест — 2; снаряженная масса — 321 кг; максимальная скорость — 40 км/ч; контрольный расход топлива — 4,5 л/на 100 км; запас топлива — 14 л. **Размеры:** длина — 2150 мм; ширина — 1050 мм; высота — 1200 мм; база — 1200 мм; дорожный просвет — 1800 мм; колея — 800 мм; размер шин — 6,70—10. **Двигатель:** тип — одноцилиндровый, двухтактный, карбюраторный, с кривошипно-камерной возвратно-петлевой продувкой; рабочий объем — 173,7 см³; максимальная мощность — 11 л. с. (8,1 кВт) при 5300 об/мин; максимальный крутящий момент — 2,0 кгс·м (20 Н·м) при 3800 об/мин.

Ю. ГРИГОРЬЕВ,
начальник ОКБ-2
завода им. В. А. Дегтярева

**КОММЕРЧЕСКИЕ ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ В МОСКВЕ
НА АВГУСТ 1991 Г. (в рублях)**

- В августе сезонное снижение цен в среднем на 10—12 % по сравнению с маем 1991 года (см. ЗР, 1991, № 5)
- По оценкам экспертов осенью этого года ожидается повышение коммерческих цен на 15—20 % по сравнению с летним периодом

Детали, узлы и агрегаты		ВАЗ						"Москвич"
		2101	2106, 2103	2104	2105	2107	2108	2109
Подвески колес	амортизатор	150			—		150(задн.)	
	телескопическая стойка (без пружины)	передняя	—			750...800		700
		задняя	—			400		—
	шаровая опора	25...30			30		50	
	ступица колеса	передняя	450...500			500		300
		задняя	—			200		250
	подшипник ступицы колеса	передней	200 (пара: внутренний и наружный)			200		200
		задней	50			120		200
	рычаг передней подвески	150..180			100		50	
	стабилизатор	35...70			150		150	
	комплект реактивных штанг	150...250			—		—	
	пружина	передняя	300			400		300
		задняя	200			300		100
	комплект сайлент блоков	70			—		—	
	поперечина передней подвески	400			—		400	
	диск колеса	120			200		200	
шина	750...800			600...700		700		
камера	50			70		70		
Механизмы управления	главный тормозной цилиндр	150	200			200	200	
	тормозной цилиндр задний	50		100		50		
	суппорт в сборе	600			1000...1100		500	
	тормозной цилиндр передний	внутренний	100			—		—
		наружный	100			—		—
	вакуумный усилитель	—	800			1500...2000	200...250	
	тормозной диск	150...200			250		100	
	тормозной барабан	300			500		200	
	тормозной шланг	50			60...70		25	
	тормозные колодки	передние	5 (1 шт.)			5 (1 шт.)		10 (1 шт.)
		задние	100 (4 шт.)			200 (4 шт.)		400 (4 шт.)
	рулевой механизм	1000		1100		600	500	
	рулевой вал	150...200			200		100	
рулевое колесо	200...300		300		300	200		
комплект рулевых тяг	400...450			200		200		
генератор	400			500		600		
стартер	600...800			1200		600		
распределитель	350...400			500		300		
фара	100	350 (4 шт.)	500...600		500...600	500		
задний фонарь	*	150...200	200	200	300	300		
аккумулятор	250...350			—		—		
ремень генератора	25...30			50		70		
свеча зажигания	10...12 (отечественная)							
пучок проводов	передний	250...300			—		—	
	задний	150...200			—		—	
высоковольтные провода	35...40			80		20		
катушка зажигания	50...60			100		50...60		
крышка распределителя	15...20			80		20		
"бегунок"	10...15			25		10		
переключатели	120			150		150		
лампа фары	100...150 (галогенные)							
замок зажигания	250							

* Недефицитные детали

Детали, узлы и агрегаты			ВАЗ						"Москвич"	
			2101	2106, 2103	2104	2105	2107	2108	2109	21412
Кузов	крыло	переднее	800	1200	1500			800...1000	400	
		заднее	500	600	600	500		400	400	
	дверь	передняя	600	600	700...800			1000	1000	600
		задняя	600	600	600	700...800		—	1000	500
	панель	передняя	1500	1200	1500			1500		800
		задняя	500	500	—	500		400...500		200
	брызговик с лонжероном в сборе			1200	1200	1300			1500	—
	капот			1000...1200	1200	1200		1300...1400	1500	1200
	крышка багажника			200...300	300	800	300	400	400	400
	крыша			800		1000	800		800	800
	пол	кузова	1500						2000	1000
		багажника	300	300	400	300			400	200
	боковина			800		800	800		600	900
	рамка ветрового окна			500...600				800	500	
	облицовка радиатора			250	300	*		200	*	300
	бампер	передний	200	250	300		400	1000	1000	
		задний	100	200	300		400	1000	1000	
	стекло	ветровое	700...800					800...900		1500
		заднее	100 с обогревом					200		500
		опускное	500 (комплект)					200		300
уплотнитель	ветр. окна	100						500	400	
	багажника	25...50								
	дверей	80...100								
Двигатель	в сборе			6000	12000	10000		12000	12000	5000
	блок цилиндров			3000	5000	3000		5000	4000	2000
	головка цилиндров			800					800	400
	распределительный вал			100...120					200	100
	комплект клапанов			300...350					300...350	100
	коленчатый вал			500	2000	500		2000	1500	500
	комплект вкладышей			80...100						
	поршни	"номинал"	200...300		300...350		200...300		500	200
		"ремонт"	300		400		300		600	300
	комплект колец			100...120					300	100
	бензонасос			250					300	200
	масляный насос			300...350					800	200
	комплект прокладок			20...25						
	карбюратор	"Солекс"	700...800							
		"Озон"	700...800							
	ремонт. комплект карбюратора			45 (частичный), 75 (полный)						
	цепь, зубчатый ремень			200		50...70		200	400	200
	маховик			*					500	*
	радиатор			600					800	200
	водяной насос			60...100					400	60
термостат			80...100					100...120	80	
патрубки системы охлаждения			100...120							
фильтр	масляный	30 ("большой" и "маленький")								
	воздушный	15						25		
глушитель ("резонатор")			100...120					200	150	
приемная труба			100...120					150	150	
ведомый диск сцепления			400					600...700	200	
"корзина" сцепления			800...1000					1200	250	
коробка передач			3500...4000 (4-ступенчатая) 5000...6000 (5-ступенчатая)					5000...6000 (5-ступенчатая)		3000
первичный вал			250...300					—		
синхронизатор			60...100							
эластичная муфта			50					—		
подвесной подшипник			150					—		
крестовина с подшипником			40...50					—		
задний мост в сборе			3500...4000					3000	2000	
главная передача (редуктор)			800...900					—		
приводы передних колес (1 шт.)			700 (ВАЗ-2121 "Нива")					900	500	
полуось			200					—		

СБОРНИК НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В НЕГО ВКЛЮЧЕНЫ:

- нормативные документы, утвержденные МВД и Минздравом СССР, в том числе инструкции о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей; о перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом, о порядке перевоза людей автотранспортом; по безопасной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (с приложениями: основные сведения об опасных грузах; перечень опасных веществ и изделий, маршруты перевозки которых согласовываются с органами Госавтоинспекции; взрывчатые и сильнодействующие ядовитые вещества; свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасного груза и допуске водителя); инструкция по созданию и устройству ледовых переправ, а также схема определения тяжести производственных травм;
- информация МВД СССР по вопросам регистрации транспорта (в частности, грузовых автомобилей гражданами, кооперативами и малыми предприятиями) и выдачи водительских удостоверений;
- извлечения из Уголовного кодекса об ответственности за нарушение Правил дорожного движения.

Сборник высылается наложенным платежом.

Цена 28 рублей.

■ Наш адрес: 109125, Москва, а/я 55, фирма "Гранит" на № БД-4

ОХРАННОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО

исключает пуск двигателя, подает звуковой сигнал при касании автомобиля.

В специальном исполнении устройство может еще и передавать сигнал тревоги карманному сигнализатору на расстояние 600 м. Описание охранных устройств и перечень выпускаемой нами продукции высылаем наложенным платежом.

Возможно взаимовыгодное сотрудничество.

■ Заявки и письма с вопросами направлять по адресу:

339032, Донецкая область,
Макеевка-32, а/я 171, ПК "Омега"

ЗАЩИТА КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ ОТ КОРРОЗИИ

осуществима собственными силами при помощи доступных материалов.

Восемнадцать анодов, установленных в наиболее уязвимых для ржавчины местах, обеспечат защиту кузова в течение 3—4 лет.

Цена документации с инструкцией по изготовлению и установке анодов 8 рублей, с приложением анодов 22 рубля.

Индивидуальным заказчикам комплекты высылаются наложенным платежом, торговым организациям возможна оптовая поставка.

■ Наш адрес: 394068, Воронеж, УУД 8, МНПП

ПОЛУАВТОМАТ "СНЕЖИНКА" ДЛЯ ОШИПОВКИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ШИН



Технические данные

Размер шины	6,15-13	6,45-13	7,35-14
Количество шипованных дорожек	4	4	6
Диаметр шипов, мм	8	8	8
Производительность, шин в час	8...9	8...9	6...7
Мощность, кВт	3	3	3
Источник питания, В	380	380	380
Масса, т	1,0	1,1	1,5
Габариты, мм: ширина	1240	1240	1300
длина	1600	1600	1600
высота	1000	1070	1100
Цена, тыс. руб.	20	20	25
Цена документации, тыс. руб.	2	2	2,5

"СНЕЖИНКА" удостоена памятного приза и диплома на первой Сибирской автомобильной ярмарке 1991 года в Новосибирске.

■ Гарантийные письма с заявками направлять по адресу: 654006, Кемеровская область, Новокузнецк, ул. Филиппова 4, НПО "Гранит", МП "Новая техника".
Телефон 45-06-57

СИБИРСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО- ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ

В ОМСКЕ

объявляет прием слушателей на платные заочные курсы по подготовке к вступительным экзаменам.

Цена обучения 40 рублей. Оплата почтовым переводом по адресу: 644033, Омск, РКЦ Первомайского Госбанка, расчетный счет № 000141208, МФО 227849.

■ Квитанцию об оплате и заявление о зачислении на курсы направлять по адресу: 644080, Омск, проспект Мира 5, СибАДИ, подготовительные курсы.

Прием заявлений до 15 января 1992 года.

КООПЕРАТИВ "ЛАНТАН"

при Киевском производственном комбинате ДОСААФ
ИЗГОТОВЛЯЕТ
цветные учебные диапозитивы по темам:

- "Автомобиль КамАЗ-5320". 58 диапозитивов. Цена 34 руб. 80 коп.
- "Автомобиль КамАЗ-4310". 54 диапозитива. Цена 32 руб. 40 коп.
- "Типичные опасные дорожно-транспортные ситуации". 50 диапозитивов. Цена 30 рублей.
- "Правила дорожного движения". 82 диапозитива. Цена 49 руб. 20 коп.
- "Пособие по контролю знаний Правил дорожного движения" (для подготовки водителей категорий "А", "В", "В" и "С", "Д", "Е"). 80 диапозитивов. Цена 48 рублей.
- "Устройство автомобильных прицепов и полуприцепов". 39 диапозитивов. Цена 23 руб. 40 коп.
- "Устройство мотоциклов". 39 диапозитивов. Цена 23 руб. 40 коп.
- "Устройство и контрольные осмотры автомобиля УАЗ-469". 70 диапозитивов. Цена 42 рубля.
- "Устройство и контрольные осмотры автомобиля ЗИЛ-131". 53 диапозитива. Цена 31 руб. 80 коп.
- "Устройство автомобиля ВАЗ-2108". 51 диапозитив. Цена 30 руб. 60 коп.

■ Заявки с письмом, гарантирующим оплату по перечислению или наложенным платежом, направлять по адресу: 252030, г. Киев, ул. Ленина, 9, кооператив "Лантан". Телефон 224-21-83

АЗЛК: СНОВА ЛИЦОМ К СПОРТУ



Наши гонщики не так уж часто радуют своих болельщиков, выступая за рубежом. На этом фоне четвертое место **Петериса Нейкшанса** в чемпионате Европы 1990 года по автокроссу — результат, прямо скажем, выдающийся. Зная, какой спортивной техникой мы располагаем, в такое даже не верилось. Но еще удивительней, что Петерис столь достойно выступает даже не на иномарке и не на вазовской машине, а на АЗЛК-2141. Том самом, которого специалисты называли «мертворожденным» для спорта. Что это, случайность? Но чемпионат Европы, который проходит в несколько этапов на протяжении всего сезона, похоже, напрочь исключает случайный успех. Вот мы и решили побеседовать на эту тему с заместителем главного конструктора АЗЛК **Геннадием Сергеевичем Никифоровым**, а заодно поинтересоваться, как вообще обстоят дела с автоспортом на заводе.

— Геннадий Сергеевич, те, кто еще помнит достижения гонщиков московского автозавода на марафонах «Лондон — Мехико» и «Лондон — Сидней», в ралли «Акрополис» и «1000 озер» (а этому в свое время были посвящены многие публикации в прессе, даже книги и фильмы), наверно, искренне недоумевали по поводу длившегося несколько лет затишья в автоспортивной жизни на АЗЛК.

— Хочется верить, что трудные времена мы пережили. Дело в том, что смена базовой модели поставила заводской спорт действительно в сложную ситуацию. «Сорок первая» машина потяжелела, а соответствующего более мощного двигателя к ней не оказалось. Естественно, конкуренты, выступающие на более шустрых вазовских машинах, сразу вырвались вперед. Одной из возможностей как-то завязать о себе было создание полноприводной конструкции для выступления в кроссе, где требования в подготовке автомобилей менее жестки, чем, скажем, в ралли или кольце. И здесь Петерис Нейк-

шанс доказал, что «сорок первый» вполне конкурентоспособен. Ну а в ближайшем будущем, когда появится новый двухлитровый двигатель с двадцатиклапанной головкой блока цилиндров, да еще в переспективе с турбонаддувом, наши спортсмены смогут, что называется, развернуться. Причем это не абстрактные планы двадцать первого века, а вопрос ближайшего времени.

— Отрадно слышать, что спорт на заводе не предан забвению, но, видимо, и работы тут непочатый край. Волжский завод, например, пошел по пути создания целого управления спортивных автомобилей при научно-техническом центре. Что-то подобное организовано на КамАЗе. Собирается ли и АЗЛК перенимать такой опыт?

— Управление, мне кажется, слишком дорогое удовольствие. Потом ведь дело не в названии и даже не в структуре. Направления в автоспорте у нас такие, как и на ВАЗе: кросс, ралли, марафоны и кольцевые гонки.

— Не секрет, что многие ведущие автомобильные предприятия сами непосредственно не занимаются подготовкой автомобилей для спорта. Они обычно поручают доводку своих машин мелким фирмам, которым оказывают финансовую и техническую поддержку. Есть ли планы создания таких фирм у вас?

— Маленькие фирмы тоже, конечно, нужны. Вспомните, какие результаты наша сборная показывала на машинах ВАЗ-2105-ВФТС вильнюсской фабрики, работающей под руководством Стасиса Брундзиса. Только в нынешних условиях у них роль другая. По правилам ФИСА, спортивная техника для чемпионатов мира и Европы по ралли, например, должна выпускаться в количестве не менее 5 тысяч штук в год. Это хоть и мелкосерийное, но уже производство. Свою спортивную серию мы решили отдать в руки Киевского авторемонтного завода. Правда, их продукция пока рассчитана на тех, кто делает первые шаги в автоспорте. Но и без этого не обойтись, если думать о будущем.

— Хотелось бы вернуться к результату Нейкшанса. Он освоил, как известно, полноприводную конструкцию первым, и долгое время его машина существовала в единственном экземпляре. Ни у кого уже не вызывает сомнения, что за полноприводными автомобилями будущее автоспорта. Значит ли это, что у конструкторов спортивной техники на АЗЛК имеется какая-то программа на этот счет?

— Да, у нас есть два варианта машины 4×4. Первый — для серии. Второй — для спорта. Различаются они характеристиками муфт раздачи крутящего момента. Но не стоит, наверное, вдаваться в технические нюансы, важно, что таких автомобилей у заводских гонщиков уже не так много. Александр Потапов, например, еще зимой участвовал в ралли по так называемой свободной группе на полноприводной машине.

Ну, а если говорить о нашем главном на сегодня направлении — кроссе, то мы решили пригласить в поддержку Нейкшанса еще троих гонщиков, которые уже получили у нас такие же полноприводные автомобили. Среди них, кстати, неоднократный чемпион страны в классе УАЗов Петр Дрофичев, на которого мы возлагаем большие надежды. К сожалению, в свое время с завода ушли талантливые спортсмены Владислав Штыков, Сергей Успенский. Эти потери надо восполнять. Поэтому мы приглядываемся к молодым ребятам из заводского спортивно-технического клуба, других команд, содержащих секцию картинга.

— Безусловно, такой взгляд на перспективу нужен. Только скажите, вы не боитесь, что в один прекрасный день на спорт просто махнут рукой на заводе? Ведь при переходе к рыночной экономике возникли серьезные проблемы: то и дело возникает угроза остановки конвейера. До спорта ли в этих условиях?

— Но если оставить развитие спорта до лучших времен, мы рискуем при наступлении настоящей рыночной экономики оказаться у разбитого корыта. Поэтому что спорт, в первую очередь, это реклама нашей продукции.

— Следует ли из этого, что завод готов развернуть масштабную рекламную кампанию?

— Может быть, я несколько опережаю события, но планы в этом направлении у нас действительно большие. Намечаем, например, организовать свои «фирменные» гонки машин одной нашей марки. Почему бы не назвать их формулой «Алеко», по аналогии с формулами «Форд», «Рено», «Фольксваген»? Согласитесь, что может быть лучше такой рекламы.

Беседу вел С. НИКОЛЬСКИЙ

Фото З. Сеглиньша



На трассе в Бауске второй год подряд проходит этап Кубка Европы по автокроссу

Большинство зрителей, купивших десятирублевые (1) билеты, собрались на трассе с самого утра, чтобы успеть еще до первого старта получить разглядеть машины кроссменов. А посмотреть было не что! Например, два гонщика из Германии подготовили багги со спаренными четырехтактными мотоциклетными двигателями водяного охлаждения. Петер Мюкке установил поперечно две четырехцилиндровые гоночные «ямахи» с пятью клапанами на цилиндр, а его соотечественник Вальтер Бауэрле остановил свой выбор на моторах «Хонда». Мощность этих машин свыше 200 л. с., и на тренировке, глядя, как стремительно они набирали скорость, невольно возникали сомнения, смогут ли опередить их наши баггисты, выступающие с «вазовскими» моторами. В числе претендентов на победу были и чехословацкие гонщики, построившие новые машины. Две из них они оснастили шестнадцатиклапанными двигателями «Шкода» и «Тойота» с системами впрыска топлива.

Первый же четвертьфинальный заезд, где прошлогондний победитель Кубка Европы эстонский гонщик Янус Лигур уступил на финише почти полсотни метров Вальтеру Бауэрле, заставил изрядно поволноваться болельщиков. Зато в финале Янус и хозяин трассы Николай Тионс развеяли все сомнения своих поклонников, оставив далеко позади соперников из Германии. В итоге победное трио составили Лигур, Тионс и Бауэрле. Кстати, последний лидирует в Кубке, набрав за четыре этапа 59 очков. На десять очков меньше у Петера Мюкке, а Лигур, у которого судьи при весьма странных обстоятельствах аннулировали первое место в Германии, пока на третьей позиции (47 очков).

— И все же, не очень-то верю в перспективность мотоциклетных моторов на кроссе, — сказал после финиша победитель, — не подходящая у них для наших гонок характеристика. А вот на своей машине без колебаний установил бы шестнадцатиклапанный мотор «Ауди» и не знал бы проблем. Только где взять для этого двадцать тысяч немецких марок. К сожалению, для руководителей автоспорта у нас в Эстонии спорт номер один — ралли, а к автокроссу на багги многие все еще относятся словно к гонкам второго сорта — эдакому развлеканию деревенских парней. Так что дома рассчитывать на серьезную поддержку мне пока не приходится.

Жаль, что сегодня, пожалуй, лишь Центральный автомобильный клуб страны всерьез озабочен проблемами «деревенского парня», а на самом деле — обладателя Кубка Европы-90, единственного нашего автоспорсмена, приглашенного в минувшем году в компании таких звезд, как Айртон Сенна и Карлос Сайнс, на официальную церемонию чествования лучших гонщиков мира в Париж.

С. ОСОКИН

Фото Л. Трофимчука

ПРОБЛЕМЫ «ДЕРЕВЕНСКОГО ПАРНЯ»

Когда в минувшем году впервые был проведен Кубок Европы по автокроссу на багги с рабочим объемом двигателей до 1600 см³, многие предсказывали, что новым состязанием суждено стать не более чем своеобразной второй лигой по сравнению с гонками традиционного европейского чемпионата, где стартуют куда на более мощных машинах класса 3500 см³. Однако уже первые три из девяти этапов кубковых состязаний нынешнего сезона, что прошли в Австрии, Германии и Италии, похоже, опровергают скептиков. Во всяком случае, четвертый этап в латвийском городе Бауска продемонстрировал, что кроссмены, спорящие за европейский кубок, а их становится все больше и больше, в мастерстве вряд ли уступят гонщикам «большого» чемпионата. От заезда к заезду до последнего круга бескомпромиссная борьба, молниеносные обгоны, прыжки, высочайшие скорости.

Пестрый караван участников кубковых состязаний пожаловал в Бауску на одну из лучших европейских кроссовых трасс «Муса» уже во второй раз. И среди 32 гонщиков, готовых взять старт, было немало зарубежных кроссменов (напомним, что в прошлом году их представлял лишь один спортсмен Вольфганг Шварц из ФРГ, завоевавший тогда серебряную награду).

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

Обострилась борьба за лидерство на чемпионате мира в формуле 1. На последних трех этапах инициативу перехватили гонщики команды «Вильямс», одержав две победы. «Ничто не вечно в этом мире», — философски заметил бразилец А. Сенна. — Сейчас «Вильямс» имеет лучшие двигатели, чем мы. И если в ближайшее время «Мак-Ларен» не получит от «Хонды» более мощные моторы, то преимущество, добытое на первых этапах, нам не удержать. По поступившим данным, новые двигатели «Хонда» будут готовы к восьмому этапу — Большому призу Англии.

V этап (Канада): 1. Н. Пике (Бразилия), «Бенеттон-В191-Форд»; 2. С. Модена (Италия), «Тиррел-020-Хонда»; 3. Р. Патресе (Италия), «Вильямс-ФВ14-Рено»; 4. А. де Чезарис (Италия); 5. Б. Гашо (Бельгия), оба — «Джордан-ЭДР-191-Форд»; 6. Н. Мэнселл (Англия), «Вильямс-ФВ14-Рено».

VI этап (Мексика): 1. Патресе; 2. Мэн-

селл; 3. А. Сенна (Бразилия), «Мак-Ларен-МП4/6»; 4. де Чезарис; 5. Р. Морено (Бразилия), «Бенеттон-В191-Форд»; 6. Э. Бернар (Франция), «Лярусс-Лола-ЛК91-Форд».

VII этап (Франция): 1. Мэнселл; 2. А. Прост (Франция), «Феррари-643»; 3. Сенна; 4. Ж. Алези (Франция), «Феррари-643»; 5. Патресе; 6. де Чезарис.

Сумма очков после семи этапов. Личный зачет: Сенна — 48; Мэнселл — 23; Патресе — 22; Прост — 17; Пике — 16; Г. Бергер (Австрия) — 10.

Зачет Кубка конструкторов: «Мак-Ларен-Хонда» — 58; «Вильямс-Рено» — 45; «Феррари» — 25; «Бенеттон-Форд» — 21; «Тиррел-Хонда» — 11; «Джордан-Форд» — 9.

Победу в 75-й гонке «500 миль в Индианаполисе» одержал 39-летний американец Р. Мирс. Он стал третьим в исто-

рии «Инди-500» гонщиком, после своих соотечественников А. Фойта и Э. Анзера-старшего, в чей коллекции находятся четыре метровых кубка за первое место (до этого он выигрывал гонку в Индианаполисе в 1979, 1984 и 1988 годах). Мирс на машине «Пенске-Шевроле» уже на тренировке показал лучшую скорость круга — 360,665 км/ч. Однако сразу после старта уступил первую позицию Мих. Андретти на «Лола-Шевроле». За девять кругов до финиша 400 тысяч зрителей стали свидетелями мастерского маневра Мирса, после которого он вышел в лидеры, опередив в конечном итоге соперника на три секунды. За Андретти, отстав на круг, финишировал прошлогондний победитель «Инди-500» голландец А. Лиендик («Лола-Шевроле»).

На последующих местах: Э. Анзер-младший, Дж. Андретти, Г. Джонкок (все — «Лола-Шевроле»).

НАПУТСТВИЕ СТАРОГО ТООМАСА

Международное ралли по дорогам Эстонии

С легкой руки художника-оформителя рекламной афиши «Олд Тоомас ралли» страж города Таллинна Старый Тоомас со своим флажком вот уже несколько лет подряд выступает и в роли судьи на старте. На этот раз популярное ралли для большинства его участников стало в первую очередь пробой сил перед напряженным сезоном. Первые победители ралли братья Больших неделей позже готовились выступить в Польше, а затем Германии. Тольяттинец Виктор Школьный с новым штурманом Сергеем Гогуновым came сразу после финиша собирались за рубеж. Ну а большинству эстонских и финских раллистов нужна была хорошая разминка перед многочисленными стартами в Финляндии.

Конечно, было бы несправедливо отнести к «Олд Тоомас ралли» только как к тренировке, но, по словам самих спортсменов, возможность «вкатиться» в лето предоставил им именно Старый Тоомас. И может быть, поэтому ралли, как всегда прекрасно организованное, получилось на редкость спокойным. Надежды болельщиков, ожидавших острой борьбы братьев Больших на БМВ-М3 с прошлогодними победителями финским экипажем Сеппо Мустонен — Мартті Каасинен на «Лянче-Дельта-ХФ-интеграле-16В», не оправдались. Предназначенный для ровных, с хорошим покрытием дорог БМВ явно уступал «Лянче» на лесных буржистских спецучастках. Братья даже с точностью до секунд предсказали ре-



Результаты соревнований: 1. С. Мустонен — М. Каасинен («Лянча-Дельта-ХФ-интеграле-16В»); 2. Н. Больших — И. Больших (БМВ-М3); 3. П. Гейгель — К. Хаккинен («Мацуда-323-ГТикс»); 4. И. Райдам — М. Каржан; 5. И. Райсар — Р. Талвар (оба — ВАЗ-2105-ВФТС); 6. А. Клоорен — Т. Крик (ВАЗ-21083).

зультат своего выступления на хорошо известном таллинском асфальтовом допе в Пирита — каждый раз они были на девять-десять секунд быстрее. Но Мустонен легко отыгрывался в лесах, где проходила большая часть гонки, и, получив уже на первом круге преимуществ примерно в полторы минуты, очень грамотно сохранил его до конца соревнований. Другой финский экипаж П. Гейгель — К. Хаккинен, на «Мацуде-323-ГТикс», пытавшийся достать братьев Больших в первый день гонки, не смог-таки выдержать темпа, заданного нашими спортсменами, и занял в итоге третье место.

Дружно оккупировав четвертое и пятое места, на классических ВАЗ-2105-ВФТС ехали таллинцы Ильмар Райсар и Ивар Райдам, но на финише быстрее оказался последний. Да и в следующем эшелоне, где выступали гонщики на ВАЗ-21083, захватывающей борьбы также не получилось. Ровно ехали эстонцы братья Казак, экипаж Ааре Клоорен — Тоомас Крик, челябинцы Владимир Туров —

Экипаж из Тольятти Виктор Школьный — Сергей Гогунов впервые выступал на ВАЗ-21083 новой гомологации, допускающей установку двигателя рабочим объемом 1600 см³, сварных дуг безопасности, дисковых тормозов на все колеса. Обкатку автомобиля прошел удачно — технических проблем у экипажа не было.

Фото Ю. Лисовца

Дмитрий Рожков. Неожиданно отказался от борьбы и провел гонку очень спокойно, довольствуясь третьим местом в своем классе, Виктор Школьный — один из лидеров сборной.

Были ли неудачи? Отчасти. Сошли с трассы чемпионы страны Вячеслав Прохоров — Вячеслав Акимов, выступавшие на «Лянче» серийного исполнения, — оборвалась шаровая опора. Как и в прошлом году, потерпел аварию Сампса Юнилла (победитель первого «Олд Тоомас ралли»). А в классе «восьмерок» способный составить конкуренцию эстонским гонщикам Сергей Кузьмичев из Тольятти на второй день «загнал» двигатель.

Возможно, болельщиков и разочаровало отсутствие напряженной борьбы, которая в былые времена отличала таллинское ралли «Лада», когда победитель определялся чуть ли не на последнем допе. Но сами спортсмены остались вполне удовлетворены ходом гонки — таково, вероятно, было напутствие Старого Тоомаса.

С. НИКОЛЬСКИЙ

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

За всю историю 24-часовых гонок во французском Ле-Мане (сейчас это этап чемпионата мира на спортивных автомобилях — прототипах группы Ц) японские фирмы не поднимались на высокие места. И вот в нынешнем году интернациональный экипаж Ф. Вайдлер (Германия) — Дж. Герберт (Англия) — Б. Гашо (Бельгия), выступая на «Мацуде» с рабочим объемом двигателя 3500 см³ без наддува, в остром соперничестве с «мерседесами» и «ягуарами» принес победу спортивному отделению японской фирмы «Мацудатсид». Этот успех был тем неожиданнее, что в Ле-Мане не действовали правила ФИСА,

которые ограничивали возможности автомобилей группы Ц, оснащенных двигателями с турбонаддувом (минимальная масса — не менее 1000 кг). За победителями на последующих местах расположились фавориты Ле-Мана: Р. Боезел (Бразилия) — Д. Джонс (США) — М. Фертэ (Франция); Т. Фаби (Италия) — Б. Воллек (Франция) — К. Ачесон (Англия); Д. Уорвик (Англия) — Д. Нильсен (Дания) — Э. Уоллес (Англия), все — «Ягар»; К. Вайдлингер (Австрия) — М. Шумахер (Германия) — Ф. Кройшпайтер (Германия), «Заубер-Мерседес»; Д. Кеннеди (Ирландия) — С. Юхансон (Шве-

ция) — М. Сала (Бразилия), «Мацуда».

РАЛЛИ

«Барум-ралли» — известнейшие соревнования, прошедшие по дорогам Чехословакии уже в 21-й раз, выиграл бельгийский экипаж П. Снийерс — Д. Коллебундерс на машине «Форд-Сьерра-4×4-Косворт». Около четырех минут проиграл финны М. Сундстрем — Ю. Хонканен на «Мацуде-323-ГТикс». Третьим добрался до финиша экипаж из Австрии — М. Диртль — Й. Паттерман («Лянча-Дельта-ХФ-интеграле-16В»).

ГОСТЬ С ТУМАННОГО АЛЬБИОНА



Пожалуй, не всякому заморскому гостю перепадает такое изобилие цветов, какое досталось шестикратному чемпиону страны по кольцевым гонкам Тойво Асмеру с его новой машиной. Дело в том, что презентация прибывшего с Британских островов автомобиля «Рейнард-903» международной формулы 3, на которой выступает теперь именитый эстонский гонщик, а также его команды «Таллепт Тойво Асмер Рейсинг» состоялась в цветочном павильоне таллиннского выставочного зала.

Приобретение престижной иномарки с мотором «Фольксваген-Брэхэм», прошедшей в Англии восемь гонок национального чемпионата, было бы невозможным без финансовой помощи спонсоров, главный из которых эстонская фирма «Таллепт». Основное обязательство команды перед спонсорами — старты во всех важнейших соревнованиях сезона на территории СССР, где будет использован двигатель объемом 1600 см³, а кро-

ме того, и на этапах чемпионата формулы 3 в Швеции, Германии, Италии и Великобритании.

Кстати, именно на островах туманного Альбиона производят большинство гоночных автомобилей, включая болиды самой престижной формулы 1. Их суммарный годовой выпуск составляет там около 1000 штук, и почти четверть из этой тысячи — продукция трех небольших заводов фирмы «Рейнард». Ее основатель Адриан Рейнард в молодости был весьма преуспевающим гонщиком. Он с отличием закончил политехнический колледж в Оксфорде, а после победы на чемпионате Европы-79 в классе «Формула Форд-2000» (разумеется, на «Рейнарде» своей конструкции) завершил спортивную карьеру и целиком посвятил себя созданию гоночной техники.

«Рейнард-903» — прошлогодняя модель британской фирмы, в конструкции которой учтены достижения современной технологии. Для работы с машиной эстон-

ского мастера привлечены опытные специалисты — Пеел Коск (двигатель) и Рейн Лелик (шасси). Менеджер команды «Таллепт Тойво Асмер Рейсинг» — энергичная и очаровательная Эпп Лаутер.

К сожалению, «проба пера» на первом этапе союзного первенства прошла неудачно. Показав лучшее время круга на тренировке, Тойво Асмер не смог выйти на старт из-за поломки коробки передач. Зато через месяц на престижной международной гонке «Таллинн САБ» он опередил всех соперников.

Любопытно, что дебют «Рейнарда» на чемпионате страны состоялся спустя двадцать один год после старта последней западной иномарки на трассе союзного первенства. Тогда московский гонщик Юрий Андреев выступал на машине «Десанктис-Косворт».

Р. ЛУИК

Фото М. Куузе

СПРАВочная Служба

В какой из наших республик на тысячу жителей приходится больше всего машин?

С 1985 по 1989 год обеспеченность населения страны индивидуальным транспортом в среднем возросла на 6,9%. Так, если в 1985 году на тысячу человек у нас приходилось 102 индивидуальных транспортных средства (в том числе 44 легковых автомобиля), то в 1989-м их стало 109 (52 автомобиля). Самая высокая обеспеченность индивидуальным тран-

спортом в Эстонии, где на тысячу человек приходится 199 транспортных средств (134 автомобиля). Меньше всего легковых автомобилей в Азербайджане — 34 на тысячу жителей.

Как соотносится рост транспортного парка и дорожной сети?

Ежегодный прирост парка автотранспортных средств в стране составляет около 1,4 млн. единиц. С 1985 по 1989 год он увеличился на 15%, а протяженность дорог общего пользования за это же время практически не изменилась. Таким образом, в расчете на 1 млн.

транспортных средств протяженность дорог в нашей стране снизилась на 13%.

Как влияет техническое состояние транспортных средств на показатели аварийности?

В последние годы число аварий по причине плохого технического состояния транспортных средств возрастает. Их доля в общей статистике аварийности составляет более 5%. Неисправные мотоциклы дают большую часть таких ДТП — 40,8%, грузовые автомобили — 21,1%, легковые — 21,7%, автобусы — 16,1%.

„ТАМ КРОКОДИЛЫ,



Одно из правил «Камел Трофи» — ежегодных автоэкспедиций в самые недоступные места планеты, которые проводятся с 1980 года, гласит: маршрут пробегов не должен повторяться. Поэтому ни на Байкал, где проходила трасса в прошлом году, ни теперь в Танзанию и Бурунди отважные кочевники уже не вернутся.

Кстати, состав их тоже каждый год меняется, и говорят, что участникам «Камел Трофи-91» повезло больше, чем их предшественникам — они стали покорителями самого сложного маршрута. Итак, Танзания — Бурунди. Приключение двенадцатое представляет наш специальный корреспондент А. ГУРЕВИЧ.

На этот раз в пробеге участвовали семнадцать национальных команд из Австрии, Бельгии, Франции, Германии, Греции, Нидерландов, Италии, Японии, Польши, Испании, Швейцарии, Турции, Великобритании, США, Югославии, СССР и Канарских островов. Каждую финансировали региональные отделения фирмы «Рейнолдс Тобакко Интернешнл». Сделав необходимые прививки против желтой лихорадки, тифа, гепатита, малярии, полиомиелита и других опасных заболеваний, экипировавшись до зубов всевозможным туристским снаряжением, 9 мая команды двинулись в тысячемильный путь.

Непролазная грязь, буераки и овраги, многочисленные водные преграды, встретившиеся на пути участников, — лишь малая часть всех трудностей, задуманных организаторами. Ориентирование, головокружительные подъемы на холмы, фигурное вождение между пальмами и баобабам и еще массу разных «задач» (от английского task — задача) предстояло им пройти на протяжении африканского маршрута. В какие только непредвиденные ситуации не попадали команды, оспаривая звание победителя пробега. На этот раз не повезло югославскому экипажу.

Задания на регулярность движения, напоминающие режимные гонки в ралли, доставили водителям истинное наслаждение — кое-где можно было прокатиться по ровной дороге с ветерком. Поначалу же экспедиции караван «ланд-роверов» двигался со средней скоростью 7 километров в день и все больше на лебедках.



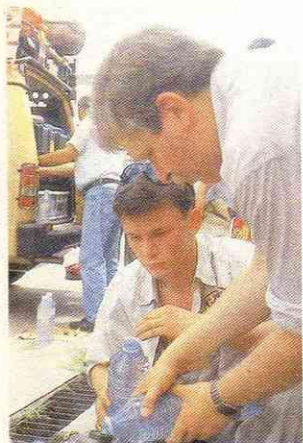
При отборе тридцати четырех самых ловких, сильных и находчивых [желающих поехать в Африку было более миллиона] в первую очередь соблюдалось требование — среди участников не должно быть профессиональных автогонщиков и механиков. Однако уроки водительского мастерства и обслуживания

автомобиля, полученные во время подготовки к экспедиции, конечно, на самом маршруте, сделали из этих парней настоящих «профи». Ведь известный афоризм великих юмористов «спасение утопающих — дело рук самих утопающих» на «Камел Трофи» становится праздником.

По сути дела главной идеей пробега всегда была реклама. И, пожалуй, никто из организаторов не предполагал, что именно в Бурунди рекламная кампания могла бы с треском провалиться, потому что по религиозным убеждениям местного племени масаев кино- и фотосъемка может навлечь беду на страну. Масаям всерьез угрожали репортерам длинными острыми мечами. К счастью, все обошлось без инцидентов — находчивость в этой непростой ситуации пришлось проявить нашему корреспонденту. Он подарил одному из воинов русскую матрешку, и тот в знак примирения любезно согласился полонизировать у «ланд-роверов». Правда, без своих двух жен, двоих детей и двух коров.



ПАЛЬМЫ, БАОБАБЫ...“



Члены советской команды: Владимир Гескин [справа] и Вадим Савельев. На африканском бездорожье им, как и другим участникам, пришлось столкнуться с проблемой питьевой воды. Оказалось, местные источники полны микроорганизмов, без сомнения опасных для жизни незакаленного Африкой человека. Несколько пластиковых бутылок — и был весь запас питьевой воды экипажа. Пить, умываться, варить обед приходилось порой на речной и болотной воде, уповая лишь на чудодейственные качества дезинфицирующих таблеток.

Преодоление рва или нескольких подряд канав — задание, которое повторялось на маршруте не один раз. Нашему экипажу оно удавалось, но вот в остальных «задачах» ребята частенько теряли свое преимущество. Так, под финиш соревнований их «Ланд-Ровер» завис на бревнах, перечеркнув все надежды на высокий итоговый результат.

Последняя ночевка перед финишем в столице Бурунди Бужумбуре. Каким райским уголком показалось это местечко вдали от болот с тучами малярийных комаров. Но первый за последние три недели глубокий и безмятежный сон оказался коротким: уже через два часа после отбоя лагерь был поднят на последние «задачи»: ночное ориентирование, режимная гонка и фигурное вождение с элементами триала. Именно здесь стали известны имена победителей. Ими стали Мендересу Утку и Буленту Озлер — экипаж команды Турции.



Заканчивать пробы на берегу живительных водоемов стало одной из многочисленных традиций «Кэмел Трофи». В прошлом году на финише экспедицию ждала встреча с величественным Байкалом, сейчас же — с озером Танганьика. Несмотря на то, что оно кишит отнюдь не ручными крокодилами, главному организатору танзанийско-бурундийского пробега Иану Чапмену не удалось избежать торжественной церемонии купания.



Помните похождения сказочных героев «Ехали они близко ли далеко ли, низко ли высоко ли, ехали день до вечера — красна солнышка до заката». И наверное, это здорово, что в «Кэмел Трофи», как в сказках, всегда счастливый конец.

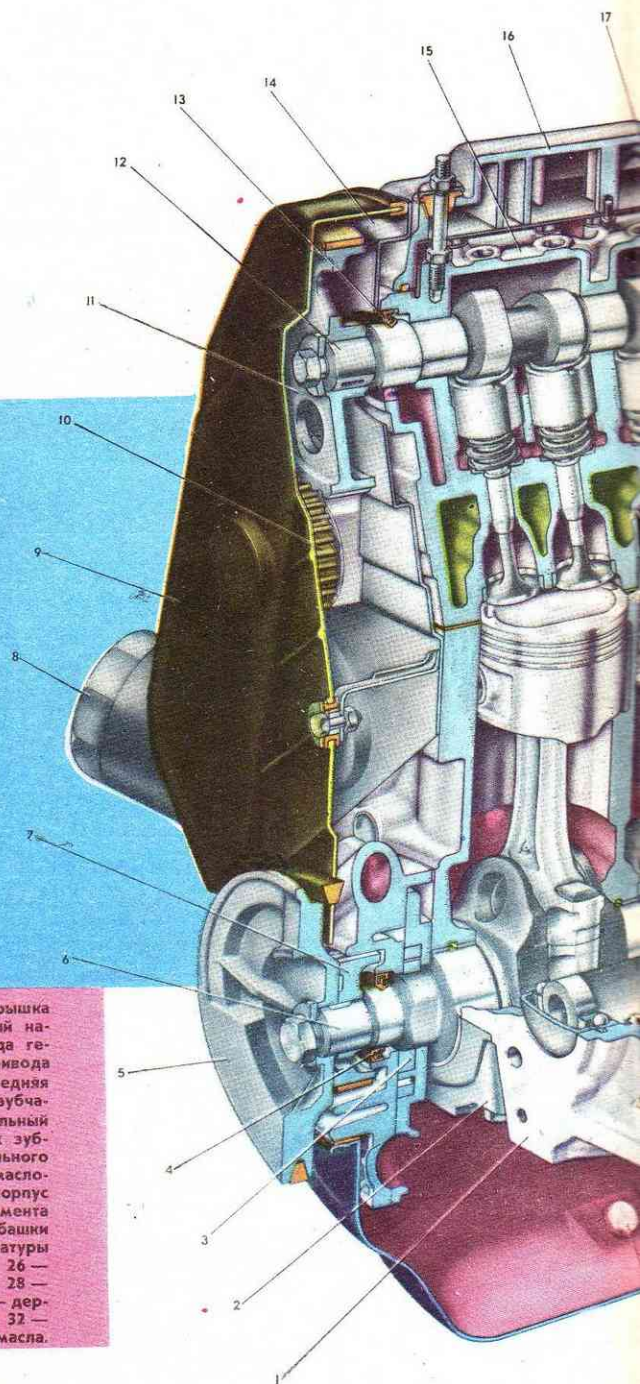


ОТ РЕДАКЦИИ

Благодарим фирму «Рейнолдс Табакко Интернейшнл» и совместное советско-голландское предприятие «Гуд Лак» за предоставленную нашему корреспонденту возможность работать на трассе автопробега.



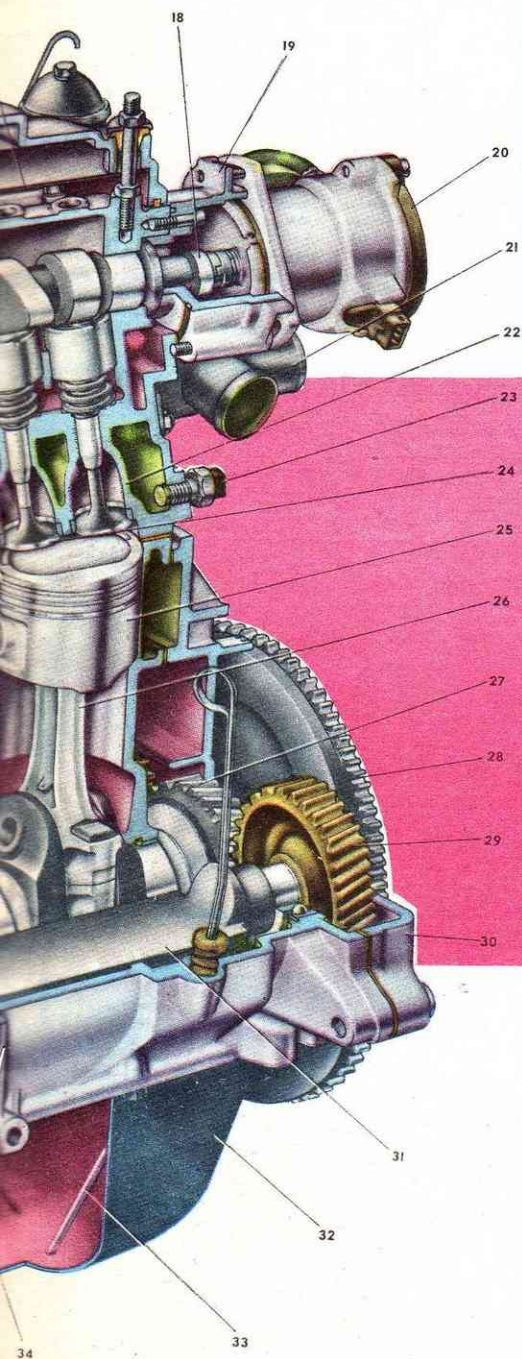
ДВУХЦИЛИНДР



Разрез двигателя VAZ-1111: 1 — блок цилиндров; 2 — крышка коренного подшипника коленчатого вала; 3 — масляный насос; 4 — сальник коленчатого вала; 5 — шкив привода генератора; 6 — коленчатый вал; 7 — зубчатый шкив привода распределительного вала; 8 — масляный фильтр; 9 — передняя крышка зубчатого ремня; 10 — зубчатый ремень; 11 — зубчатый шкив распределительного вала; 12 — распределительный вал; 13 — сальник кулачкового вала; 14 — задний кожух зубчатого ремня; 15 — корпус подшипников распределительного вала; 16 — крышка головки цилиндра; 17 — крышка маслоотделителя; 18 — кулачок привода бензонасоса; 19 — корпус привода вспомогательных агрегатов; 20 — датчик момента искрообразования; 21 — отводящий патрубок водяной рубашки двигателя; 22 — головка цилиндра; 23 — датчик температуры охлаждающей жидкости; 24 — клапан; 25 — поршень; 26 — шатун; 27 — шестерня привода уравновешивающего вала; 28 — маховик; 29 — шестерня уравновешивающего вала; 30 — держатель заднего сальника; 31 — уравновешивающий вал; 32 — масляный картер; 33 — масляный щуп; 34 — пробка слива масла.

ПОРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ «ОКИ»

Статья
на стр. 11



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СЕМЕЙСТВА ДВИГАТЕЛЕЙ
ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ «ОКА»

Основные параметры	1111	11113	1110
Количество цилиндров	2	2	2
Диаметр цилиндра, мм	76	82	76
Ход поршня, мм	71	71	71
Рабочий объем двигателя, см ³	644	749	644
Степень сжатия	9,9	9,9	8,5
Марка бензина	АИ-93	АИ-93	А-76
Мощность при 5600 об/мин, л. с./кВт	29,3/21,5	35,4/26	25,9/19
Максимальный крутящий мо- мент при 3200 об/мин, Н·м	44	52	43



«ДУМАЮЩИЕ» О БЕЗОПАСНОСТИ УСТРОЙСТВА

Французская фирма ПСА («Пежо-Ситроен отомобиль»), о продукции и разработках которой не раз писал наш журнал, не стоит на месте. Жесткая конкуренция на автомобильном рынке подстегивает специалистов этого концерна к поиску новых передовых технологий. «Если подойти к любой проблеме умело, то положительный результат непременно появится», — так считают на ПСА. А главная проблема для разработчиков фирмы сейчас заключается в создании «умных» электронных устройств, способных сократить число дорожно-транспортных происшествий.

Одна секунда — это долгое время для водителя легковой машины, который, нажимая на тормозную педаль, ощущает неизбежность аварии. Данные исследований французских специалистов показывают, что если бы водители располагали всего одной лишней секундой после получения информации о грядущей опасности, то 90 % ДТП удалось бы избежать. Именно поэтому «Пежо-Ситроен отомобиль» ежегодно вкладывает по 750 миллионов франков в создание электронных автомобильных приборов, способных дать водителям это спасительное мгновение.

В середине 1990 года фирма продемонстрировала на экспериментальном полигоне ЮТАК, близ Парижа, систему под кодовым названием «Ай-Эс-Ай-Эс». Если она будет одобрена высшими государственными органами Франции, то потребуются огромные инвестиции во всю дорожную инфраструктуру. Результаты первых испытаний подтвердили предположения о том, что идеи, заложенные в «Ай-Эс-Ай-Эс», способны положительно повлиять на психологию управления автомобилем и открыть новые направления исследований в этой области. Деньги, затраченные на ее внедрение, не должны пропасть даром.

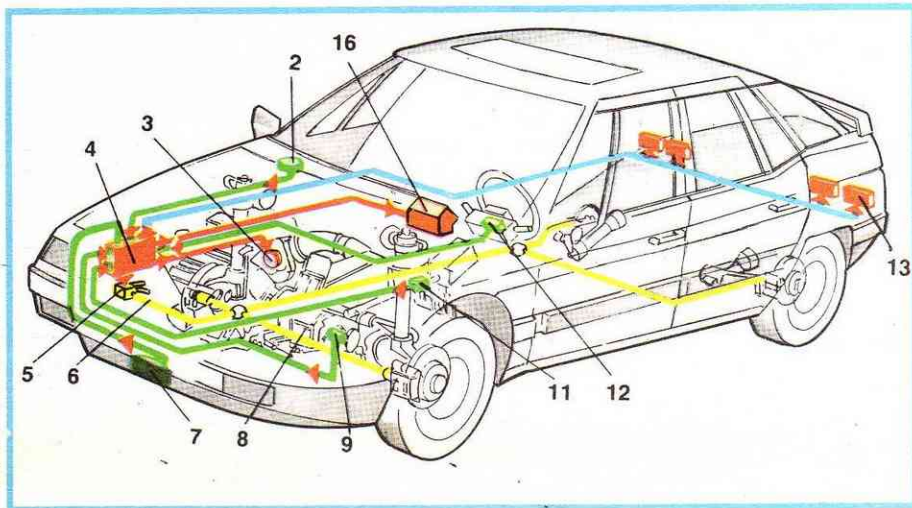
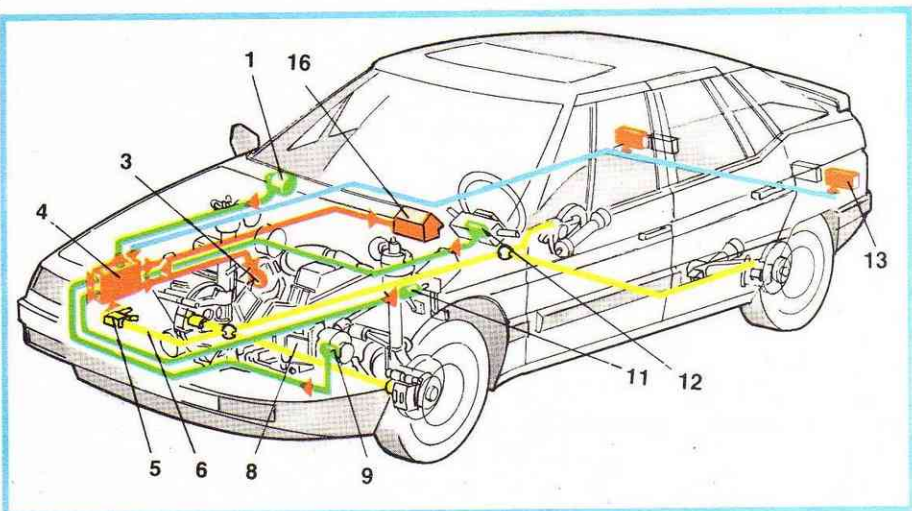
Говоря о «Ай-Эс-Ай-Эс», необходимо отметить, что она стала дальнейшим продолжением уже имеющихся в вооружении у «Пежо-Ситроен отомобиль» электронных приборов безопасности, способных «воздействовать» на тормоза, если водитель не заметит препятствия, автоматиче-

ски поддерживать заданную дистанцию, останавливать машину при красном сигнале светофора, предупреждать водителя о том, что он преодолевает поворот на скорости, более высокой, чем это допустимо законами физики. Были разработаны даже датчики удара с радиосигнализатором, который при наезде автомобиля на препятствие или столкновении вызывает машину скорой помощи.

Все эти электронные устройства предотвращения ДТП делятся на две категории. Первая включает приборы в автомобиле, действующие независимо от каких-либо сигналов внешних источников информации (других автомобилей, инфраструктуры). Они обрабатывают информацию, поступающую от бортового радиолокатора (радар). Вторая категория — системы, действие которых основано на данных, по-

лученных от источников информации, расположенных вблизи дороги, в частности от маяков, которые собирают сведения о дорожной обстановке и передают их посредством инфракрасных лучей в проезжающие автомобили.

Именно система «Ай-Эс-Ай-Эс» и объединила новое поколение перечисленных выше устройств. Она принимает как сигналы радара, так и инфракрасные лучи «думающих»



маяков, а в дополнение к основным функциям обеспечивает безостановочное и, главное, спокойное для водителя движение на нерегулируемых пересечениях дорог и улиц, ограничивает скорость движения на поворотах и в жилых районах пределами установленных скоростных лимитов. Как все автономные системы, «Ай-Эс-Ай-Эс» требует только одного, чтобы автомобиль был оборудован антиблокировочной системой тормозов и автоматической коробкой передач.

Новая система безопасности, продемонстрированная ПСА, включает лазерный дальномер, постоянно измеряющий расстояние между автомобилем и любым препятст-

вием по ходу — движущимся или неподвижным. Если наезд вероятен, а водитель не замедляет скорость, микропроцессор дает команду сбросить давление на педаль акселератора, включить тормоза. Небольшой экран на панели приборов вспыхивает предупреждением об опасности.

По желанию водителя бортовой компьютер может устанавливать безопасную дистанцию в зависимости от дорожного покрытия — влажного или сухого. Особенно это необходимо при плохой видимости. Принцип действия тот же: микропроцессор управляет дроссельной заслонкой карбюратора и тормозами. Система достаточно «умна», чтобы определить, идет ли вперед

идущий и потенциально опасный автомобиль на нормальной скорости или же он подъехал слишком близко к концу завершения обгона и «втискивания» в колонну.

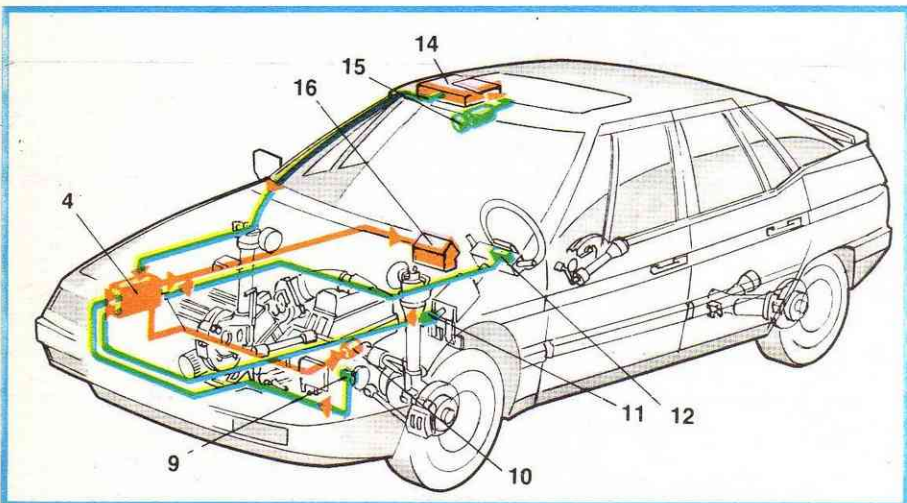
«Ай-Эс-Ай-Эс» способна управлять автомобилем, ориентируясь на белые линии разметки дорожного покрытия. Но для этого необходимо, чтобы они были четкими, поскольку постоянно «считываются» находящейся на борту видеокамерой. Обработка изображения затем определяет положение машины относительно линий, а электронная система в соответствии с этим воздействует на рулевое управление. В данном режиме работы «Ай-Эс-Ай-Эс» эффективно действовала на испыта-

тельном треке, однако ее возможности пока далеки от тех, что необходимы в реальных условиях. Так, например, система оказалась неспособной вести автомобиль на крутых поворотах. Это было возможно лишь на затяжных виражах с малым радиусом и к тому же при небольшой скорости движения.

Бортовые приемники инфракрасных лучей «Ай-Эс-Ай-Эс» действуют при наличии передатчиков, размещенных через определенные интервалы вдоль проезжей дороги. Лучи распространяются прямолинейно и на небольшое расстояние (примерно до 120 м), а данные, передаваемые закодированными сигналами, невозможно ни заглушить, ни исказить.

Что и говорить, нам трудно пока осознать, что все перечисленные устройства не экспериментальные образцы. Но они действительно в самое ближайшее время ворвутся в жизнь автомобилистов, о чем свидетельствует согласованное решение «Пежо-Ситроен отомобиль» заняться их серийной установкой. По мнению ведущих французских специалистов, отдельные устройства «Ай-Эс-Ай-Эс» появятся как стандартное оборудование уже в 1992—1993 гг., а вся система, в случае, если вопрос о дорожных передатчиках будет решен положительно, — еще через два-три года. Практически ПСА поставила перед собой задачу уменьшить количество жертв ДТП во Франции к 2000 году на 50 процентов, разумеется, без сокращения автомобильного парка страны. Удастся ей это или нет, покажет время. Пока же фирма определяет реакцию рядового водителя на то, что его автомобилем будет управлять электроника. Здесь еще предстоит сломать стереотипы мышления. Однако в конце концов пренебрежение подобными приборами может привести к плачевным последствиям. Правы окажутся те автомобилисты, которые доверятся зрительным и акустическим сигналам совершенной электронной системы, властно выполняющей свои безопасные функции. А затраты? Фирма указывает, что если «Ай-Эс-Ай-Эс» только на 10 % сократят число погибших в ДТП, то они вполне окупят себя.

К. МАССАЕВ



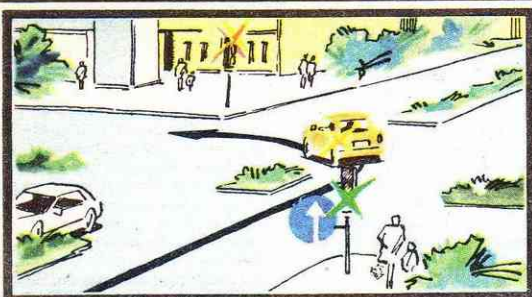
«Умные» устройства, объединенные «Ай-Эс-Ай-Эс»: 1 — приемник инфракрасных лучей; 2 — датчик погоды [дождь, влажность]; 3 — привод дроссельной заслонки карбюратора; 4 — компьютер; 5 — вспомогательный электроклапан в приводе тормозов; 6 — антиблокировочная система тормозов; 7 — дальномер; 8 — автоматическая коробка передач; 9 — датчик скорости автомобиля; 10 — вспомогательный электроклапан рулевого управления; 11 — датчик акселератора; 12 — датчик рулевого управления; 13 — стоп-сигнал; 14 — компьютер электронного видения; 15 — телевизионная камера; 16 — экран.

На первом рисунке представлена система обеспечения прохождения поворотов. Инфракрасные маяки, установленные за 137 метров до поворота, указывают приближающемуся автомобилю безопасную для данных дорожных условий и типа поворота скорость движения.

На втором рисунке система обеспечения безопасной дистанции. Лазерный дальномер приводит в действие системы управления ускорением и торможением. Резкое нажатие на тормозную педаль или акселератор выключает систему.

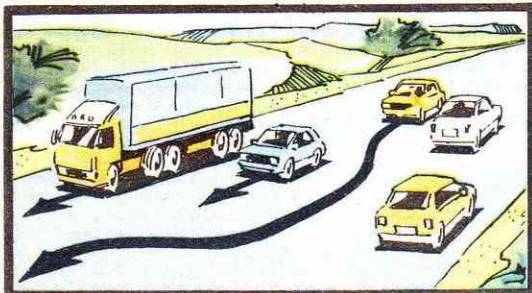
И на третьем рисунке — автоматическая система управления по линиям дорожной разметки. Камера передает изображение дороги, которое затем обрабатывается, определяется положение автомобиля относительно линий разметки, а электронные устройства воздействуют на рулевое управление.

По материалам журнала «Отокар энд мотор».



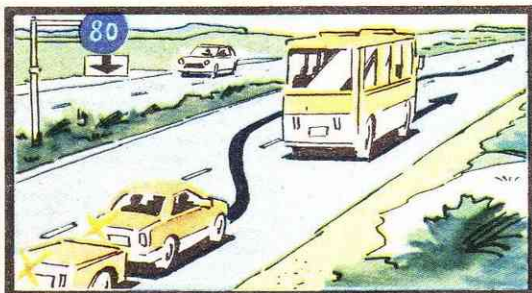
I. Может ли водитель в показанной ситуации покинуть перекресток, не дожидаясь на выходном для себя светофора зеленого сигнала!

- 1 — да
2 — нет



II. Нарушает ли Правила водитель, совершая обгон таким образом!

- 3 — да
4 — нет
5 — не нарушает, если его скорость менее 90 км/ч



III. Разрешен ли водителю легкового автомобиля такой маневр!

- 6 — да
7 — нет



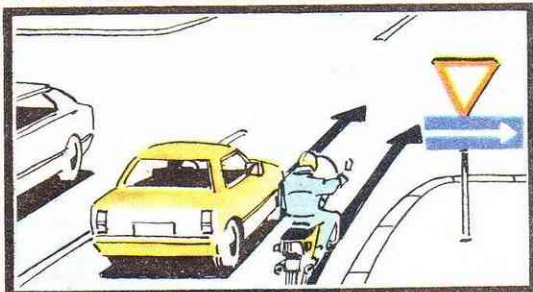
IV. Кто из водителей действует в соответствии с Правилами, совершая маневр!

- 8 — оба водителя
9 — водитель автомобиля
10 — мотоциклист

Под редакцией
ГУТАИ МВД СССР

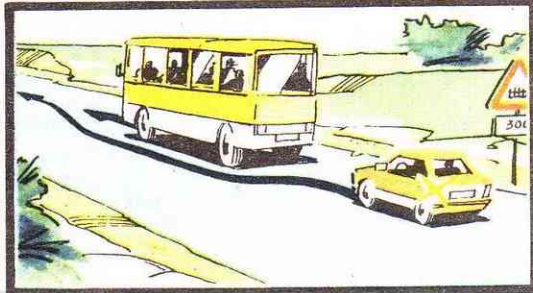
Ответы на стр. 44

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



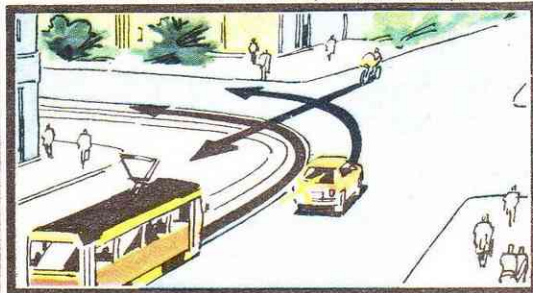
V. Общая ширина проезжей части дороги 7 метров. Могут ли водители автомобиля и мотоцикла двигаться через перекресток таким образом!

- 11 — да
12 — нет



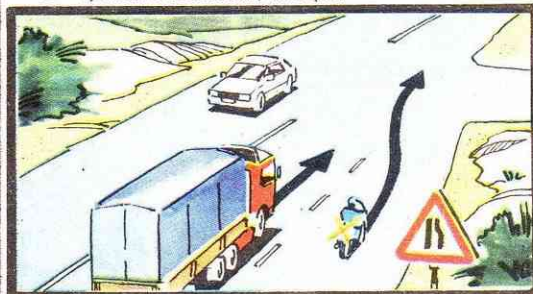
VI. Может ли водитель легкового автомобиля в данной ситуации совершить обгон!

- 13 — может
14 — не может
15 — может, если скорость автобуса менее 30 км/ч



VII. В какой последовательности эти транспортные средства должны миновать перекресток!

- 16 — мотоцикл, трамвай и автомобиль
17 — трамвай, мотоцикл, автомобиль
18 — трамвай и автомобиль, мотоцикл



VIII. Водитель какого транспортного средства в данной ситуации пользуется преимуществом!

- 19 — мотоцикла
20 — автомобиля

ОБСУЖДАЕМ ПРАВИЛА

В продолжение разговора о новой редакции Правил мы сегодня даем слово нашим читателям, которые, судя по редакционной почте, проявляют большой интерес к этой важной теме.

Многие недостатки действующих Правил были видны, как говорится, невооруженным глазом, с самого начала их публикации. Правила несут в себе не только функции нормативного акта, организующего порядок движения, но также служат нормой при установлении вины в случае, если по ДТП ведется следствие.

Анализируя их с позиций судебно-автотехнической экспертизы, приходишь к выводу, что применение изложенных в них норм к анализу ДТП в ряде случаев невозможно из-за неразработанности отдельных положений.

Так, например, п. 20.1 устанавливает, что буксировка на жесткой сцепке допускается при отсутствии водителя за рулем буксируемого автомобиля в случае, если конструкция жесткой сцепки «... обеспечивает при прямолинейном движении возможность следования буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего».

Однако при прямолинейном движении возможность следования буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего обеспечивает любая конструкция сцепки, в том числе и гибкая.

В случае же движения по траектории, включающей повороты, поворот управляемых колес у буксируемого автомобиля обеспечивается только при наличии специального устройства. В противном случае при повороте на передние колеса буксируемого автомобиля со стороны дороги действуют силы, составляющие которых направлены поперек направления движения. Особенно опасно применение сцепки типа «треугольник», крепящейся к буксирным крюкам, установленным на бампере буксируемого автомобиля.

Известны случаи срыва этих крюков и последующий выезд неуправляемого автомобиля на полосу встречного движения.

г. Киев

П. ГАЛАСА

По роду деятельности мне постоянно приходится решать вопрос о соответствии действий водителя в той или иной конфликтной ситуации конкретным положениям Правил и давать заключения, которые потом, когда суд выносит свое решение, самым непосредственным образом сказываются на судьбах людей. С этой точки зрения чрезвычайно важные нормы, определяющие действия водителя, содержатся в пункте 11.1 действующих Правил. Во второй части этого пункта сказано, что при «возникновении препятствия или опасности для движения, которые водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасному для других участников движения объезду препятствия».

Если внимательно читать в эти требования, то неизбежно возникает ряд вопросов. В частности: в какой ситуации во-

дитель должен применить маневр — объезд? При возникновении «препятствия»? Или «опасности»? Или в том и в другом случае? И вообще, в чем разница для водителя в этих двух понятиях, записанных в Правилах? Не ясно. Думаю, это должно быть разъяснено в разделе «Основные понятия и термины». Иначе требования пункта 11.1 в руках следователей, судей и работников ГАИ оказываются просто «резиновыми», годными на все случаи жизни, чего в правовом государстве, безусловно, быть не должно.

И в заключение несколько пожеланий об общих принципах разработки и введения в действие такого документа, как Правила дорожного движения. В связи с расширением прав суверенных республик следовало бы внести в них такое положение: «Необходимые изменения и дополнения в Правила вводятся в установленном порядке суверенными республиками по согласованию с органом, утвердившим настоящие Правила».

Сейчас высшими органами власти Союза ССР и республик изучается проект «Основ законодательства Союза ССР и союзных республик о дорожном движении». Статья 66 этих Основ определяет, что Правила дорожного движения являются нормативным актом, развивающим и дополняющим основные требования к порядку дорожного движения, изложенные в настоящих Основах. Для исключения противоречий между будущим законом о дорожном движении и некоторыми разделами Правил, думается, утверждать новую редакцию Правил следует только после того, как они будут точно увязаны с нормами, заложенными в Основах, то есть после введения их в действие.

г. Якутск

В. КСЕНОФОНТОВ

Начну с оформления. Все издания Правил, действовавших до 1 января 1987 года, имели буквенную нумерацию подпунктов. Тогда при нарушении писались пункт и подпункт, что давало конкретное определение нарушений. Например, при отсутствии удостоверения писалось: «Пункт 15а». Теперь же пишется просто пункт, в котором большой перечень требований, поэтому нет точного определения нарушения. В новой редакции предлагаю ввести дополнительно к нумерации пунктов и буквенное обозначение подпунктов.

Теперь по отдельным разделам действующих сейчас Правил.

Раздел 3. В практике много случаев, когда владельцы механических транспортных средств разрешают разовую поездку на своем транспорте другому лицу. В соответствии с Законом о частной собственности я предлагаю пункт 3.1 Правил дополнить редакцией подпункта «д» — «или расплуску владельца транспортного средства с указанием, на какой срок разрешено использовать транспорт, с приложением техпаспорта на это транспортное средство».

Не имея таких документов, водители нервничают, суетятся и в результате нередко создают опасные ситуации на дороге.

Раздел 11, пункт 11.6. Изложить в следующей редакции: «Водитель должен при движении соблюдать необходимые безопасную дистанцию и интервал». Слово «торможение» исключить по той причине, что, не

соблюдая дистанцию, водители совершают ДТП не только по причине того, что идущий впереди резко затормозил, но и, начав обгон или объезд с малой дистанции, создают аварийную обстановку и даже наезды.

Приложение 3. Пункт 1.2. В начале пункта добавить: «неисправен рабочий тормоз или... и далее по тексту. Пункт 1.6: не исправен стояночный тормоз или не обеспечивает неподвижное состояние... и далее по тексту».

Считаю, что рецензентом Правил, помимо других организаций, должен выступить и один из НИИ судебной экспертизы, возможно, московский. Правила будут работать долго и не потребуются их постоянный — через каждые 3—5 лет — пересмотр, что не дает положительного результата по уменьшению ДТП.

Полтавская область,

А. БЕЛЕВЕРИЯ

г. Лохвица

В разговоре о Правилах считаю необходимым сказать несколько слов о том, как контролируется их соблюдение. Я согласен с отменой талона предупреждений. Но, видимо, надо было сначала подготовить компьютерный учет нарушителей, разработать шкалу наказаний за частоту, количество и тяжесть нарушений, а потом давать «вольную». Однако желание ГАИ побыстрее начать собирать штрафы перетнуло.

Кроме того, как мне кажется, нужно ужесточить штрафные санкции с одновременной дифференциацией в зависимости от тяжести нарушения. Если ты, например, превысил разрешенную скорость в пределах 20 км/ч — оставить штраф прежним, но за последующие превышения скорости повысить и размер штрафа. А за самые наглые нарушения, когда попираются права других участников движения — «обгон в лоб», маневрирование «как хочешь», проезд на красный, стоянка и остановка «где хочешь», в том числе на газонах и детских площадках, да и просто за хулиганство на дороге — можно увеличить штраф до 100, а может быть и до 500 рублей. Вот тогда нарушитель наверняка задумается: «А стоит ли?».

г. Ленинград

А. ГАВРИЛОВ

Я езжу по Москве и области с 1953 года. Ездил и по дорогам других регионов от Украины до Приморья. Бывал и за границей. Главной чертой, особенно в последнее время, нашего дорожного движения считаю пренебрежение к Правилам как со стороны определенной группы водителей, так и со стороны сотрудников Госавтоинспекции. При всем моем огромном уважении именно к сотрудникам ГАИ хочу отметить, что с их стороны требовательность к выполнению Правил по сравнению, скажем, с 50-ми годами намного уменьшилась. И причина тут объективная. Неземлемо возрос поток транспорта, изменился состав водителей, усложнились дорожные условия, а состояние службы без изменений...

Считаю, что необходимо не столько совершенствовать Правила, сколько обеспечивать условия для их существования.

Московская область,

К. СЕНЬКОВ

г. Жуковский

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

„САМ Я

БЫВШИЙ

УГОНЩИК

АВТОМОБИЛЕЙ...“

признается автор этого материала,
пришедшего в редакцию из мест заключения

Бывший «профессионал» предложил опубликовать свои размышления о привычках, нравах, секретах мастерства, хочется верить, в прошлом, коллег по криминальному ремеслу. Такой взгляд на проблему, так сказать, с другой стороны, может быть полезен нашим читателям, которым постоянно приходится думать о том, как оградить свои транспортные средства от посягательств угонщиков.

Прочитав в журнале «За рулем» статью, в которой речь идет в том числе и о том, как предохранить свой автомобиль от угона, я подумал, что автолюбители, действительно, очень мало знают об этой проблеме. В значительной мере из-за этого они почти всегда оказываются совершенно беспомощны перед угонщиками, будь то профессиональные воры, специализирующиеся на кражах машин, или просто начинающие искатели приключений, мечтающие хоть часок посидеть за рулем. Сам я за сравнительно короткое время занятий этим «промыслом» прошел все стадии и в результате набрал солидный список угнанных автомобилей. Среди них были почти все отечественные марки: ЗАЗ-966, «968», «968М», «Москвич-412» и «2140», «2141», ВАЗ-2101, «2103», «2105», «2106», «2109», «2121», ГАЗ-24, УАЗ-469 и «3151» ... Всего 84 машины. Так что, как видите, материал для обобщений, увы, есть.

Для начала хотел бы выделить три основные категории. Первая — начинающие, вторая — опытные, третья — профессионалы. Сам я приобретал опыт в три этапа, переходя из одной категории в другую. Для каждой из них характерен свой, говоря языком криминалистики, почерк угона.

Начинающие. Возраст 13—16 лет, то есть это, как правило, не имеющие навыков вождения подростки. Совершают угоны ночью из дворов. Обычно предпочитают автомобили марок УАЗ, ЗАЗ, «Москвич» со слабыми противоугонными устройствами на рулевой колонке или вовсе без них. Попадают в машину любым путем, лишь бы достичь желаемого. Действуют группами по 2—4 человека. Цель угона — покататься, привлекает их вождение. Машину они часто бросают в конце концов на дороге из-за закипания воды в радиаторе или когда кончится бензин. Понять причину остановки двигателя они по незнанию не в состоянии и, не утруждая себя поисками «поломки», ищут другую жертву. Кстати, по действующему законодательству уголовная ответственность за такое преступление наступает с 16 лет, поэтому юные угонщики почти ничем не рискуют. При худшем для них варианте им грозит спецшкола или спецПТУ. Родителей, правда, могут обязать уплатить штраф и возместить владельцу ущерб, если автомобиль в результате «шалостей» их детисчек получил какие-либо повреждения.

Для этой категории угонщиков в качестве отпугиваю-

щих средств можно использовать любые уловки на испуг: палка регулировщика в салоне, красный огонек на приборной панели, имитирующей сигнализацию, пищущий сигнал при включении зажигания и т. д.

Следующая категория — опытные. Возраст 17—20 лет, на личном счету более 10 угон. У этих уже есть навыки, и, если угон совершается не в состоянии алкогольного опьянения, работа делается осторожно и осмотрительно, с уважением к машине.

Эти угонщики, как правило, стараются причинить машине минимум вреда, не бьют стекло, не ломают форточек. В отличие от первой категории. Поэтому в инструментальном арсенале отвертки и пассатижи вытесняются ключами и металлическими линейками. (У меня к этому времени было 180 ключей, из них более ста к замкам гаражей.)

Обычно предпочитают угоны из гаражей, а не из дворов. Угоняют машины ночью, используют в личных целях и нередко возвращают машины утром на место стоянки. Это можно объяснить заинтересованностью в спокойной криминальной обстановке, так как каждое заявление в милицию об угоне для них нежелательно. Возможно также использование автомобиля угонщиком и в последующую ночь. Заправляется предшествующее угону количество бензина, и после возвращения машины в гараж, закрыв ворота, угонщик вставляет в щель между воротами фиксатор (спичка и т. п.). Если хозяин заметит, что автомобилем пользовались, последует незамедлительная реакция, и на воротах появится новый замок. Так что до этих пор угонщик будет пользоваться машиной даже при отсутствии фиксатора. Поэтому некоторые владельцы, редко заглядывающие на счетчик километража (счетчик суточного пробега может быть подогнан), могут и не подозревать, что в машине в их отсутствие кто-то был.

Этой категории также несвойственно «прихватывать» из салона автомобиля разные мелочи — ключи, магнитофонные кассеты, сувениры и т. п. Знакомство с уголовным кодексом не позволяет рисковать лишними двумя годами заключения, предусмотренными за кражу. Этих угонщиков можно было бы назвать даже «безопасными». Неплохие навыки вождения, отсутствие стремления получить выгоду от угона (за исключением использования автомобиля в качестве такси) оставляют для владельца надежду на сохранность машины

в предшествующем угону виде.

Об отпугивающих средствах в данном случае говорить нецелесообразно. Помочь могут лишь надежные противоугонные устройства. При этом не следует полагаться на разные «секретки», отсутствие на машине бегунков, трамблеров и т. п., поскольку в арсенале угонщика нередко имеются и эти детали. Скорее надейтесь на крепость замков и запоров гаража. В случае хранения автомобиля на улице лучше оборудовать его громким звуковым сигналом, замком на педалях. При повышенном риске угонщик предпочитает не подвергать себя опасности.

Третья категория — профессионалы. Старше 20 лет, угонщики, имеющие хорошую материальную базу (гаражи, помещения для разборки машин, мастерские).

Дело, можно сказать, поставлено на широкую ногу. Угоны совершаются по заказу или для переборки машин с последующей продажей. От угона до покупателя машины проходит по хорошо отрегулированной цепи, в которой могут быть задействованы до 100 человек, хотя нередки случаи, когда профессионалодиночка продвигает весь путь до покупателя сам. Цены договорные.

Угоны происходят при любых условиях хранения. Машину выслеживают заранее, подбирают удобное для кражи время. Пользуются спросом дорогие модели и с небольшим пробегом. Поэтому владельцу нужно хорошо позаботиться о хранении новой машины. Поскольку профессионал имеет немалый опыт в своем деле, слабый эффект дают даже очень надежные противоугонные устройства.

Оснащение угонщиков позволяет довольно быстро совершить задуманное. Используются также механизированные средства (автокран, грузовой автомобиль). Хорошее противодие в таком случае радиопередающие противоугонные устройства. Следует помнить, что на вооружении угонщиков имеются электрические аппараты, обезвреживающие сигнальные противоугонные устройства.

Как видите, против каждой категории угонщиков своя защита. И если начинающего угонщика отпугнет палка регулировщика, то от профессионала не спасет даже бронированный гараж.

Ну, а теперь несколько нехитрых, но эффективных, на мой взгляд, рекомендаций по профилактике угона.

Очень редко автомобиль, ночующий под окнами дома во дворе, угонщик заводит на месте. Обычно его отка-

тывают метров на двести. Поэтому машину желательно располагать под уклон, «уперев» в какую-нибудь преграду спереди (дворовые постройки, другой автомобиль). Уклон помешает вручную откатить машину назад. Под задние колеса можно подложить камни либо подвесить снизу болтающиеся тормозные шланги. Это дает повод думать, что автомобиль технически неисправен. На стекла можно приклеить проводки, имитирующие сигнализацию. Желательно, чтобы в машине горел плафон освещения или другой осветительный прибор. Может тихо работать радиоприемник. Не мойте автомобиль вечером перед стоянкой. Если заподозрили, что в ваше отсутствие машины пользуются, положите в нишу крыла на верхнюю часть колеса монету — так легко проверить свои подозрения.

Эти, да и другие меры более или менее настораживают угонщика и нередко даже заставляют отказаться от задуманного. Если вы все же однажды не обнаружили машину на месте стоянки, обойдите вокруг своего дома, возможно, ее откатили недалеко для разукомплектования. И не надо слишком отчаиваться и мысленно прощаться с машиной. Она найдется и будет вам возвращена. Насколько я знаю, только 10—15 % угон совершается третьей категорией угонщиков. Все остальные приходятся на первую и вторую категории, то есть угон во временное пользование.

И в заключение хотелось бы, полагаясь на свои наблюдения, определить, так сказать, рейтинг популярности легковых автомобилей у угонщиков.

Первое место приходится на автомобили волжской марки: «2106», «2121», затем «21011», «21013» (немаловажно, что эти модели более доступны для угона), далее «2108», «2109». За ними следуют «2105», «2104», «2107» и последние «2101», «2103».

Примерно на уровне «2101» идут «москвичи-2140», «412», немного выше «2141». Далее УАЗ-469, «3151» и в конце ГАЗ-24, «24-10», «3102».

У третьей категории угонщиков «Волга» на первом месте, поскольку около половины заказов именно на эту машину.

Самый привлекательный цвет автомобиля для угонщика — белый.

А. ЩЕРБАКОВ



РЕЙД За рулем

НА Боевом ПОСТУ

«Главной задачей Государственной автомобильной инспекции является совершенствование организации дорожного движения с целью обеспечения его безопасности...»

Из Положения о Государственной автомобильной инспекции [приказ МВД СССР № 300 от 18.10.78]

Вознесаясь над напряженным потоком, инспектор ГАИ читает книгу. Из-за такого отношения к проблемам тех, кто «внизу», даже когда происходит авария, ждать сотрудников приходится долго. Но и, когда они появляются на месте происшествия, вокруг и рядом, и вдалеке продолжает твориться беспредел.

очевидцев и материалам случившихся здесь многочисленных аварий, удалось восстановить дорожную ситуацию, которая для многих оказалась роковой.

Широкое шоссе Москва — Владимир перед строящимся мостом сужалось с правой стороны ровно на половину. Предупреждали водителей об этом два «слепых» знака, две кучи песка и бетонные сваи, положенные на проезжей части, видимо, заменявшие разметку, которая полностью отсутствовала. Не было в этом месте, естественно, и какого-либо освещения. В результате немало водителей, двигавшихся в то время из Москвы во Владимир, не справились с этим жестоким тестом на бдительность. Они не увидели во тьме неосвещенные дорожные знаки, поздно заметили кучи песка и бетонные сваи и как



с трамплина уходили в бездну. И никто не взял себе за труд предпринять какие-либо действительные шаги, чтобы оборвать эту череду трагедий. Не озаботилась этим всерьез и служба ГАИ... Может, этот эпизод, рассказанный читателями, лишь исключение в работе Госавтоинспекции? Это и предстояло выяснить в ходе очередного редакционного рейда.

Москва, площадь Рижского вокзала, где пересекаются такие напряженные магистрали, как проспект Мира и Сушевский вал. Примечательно это место тем, что здесь обычно образуются «пробки», а значит возникает напряжение, которое чревато частыми конфликтами.

13 июня 1991 года, четверг, 8 часов утра. Инспектор ГАИ занимает позицию в середине проспекта Мира возле пешеходного перехода. Машин на

проспекте и валу пока еще не очень много, и инспектор сосредоточился исключительно на пешеходах. На каждый красный сигнал светофора он отзывается резким милицейским свистом, и люди, ринувшиеся было под колеса машин, в основном замирают. Правда, не все — кто посмелее, те все равно бегут через проспект в пятидесяти метрах от перехода, довольно успешно увертываясь от подкатывающих к перекрестку автомобилей. Инспектор на них силы не тратит да и что с ними сделаешь? Его внимание переключилось на транспорт, который поворачивает с Рижской эстакады направо. Движение здесь организовано довольно бесплотно, и уже формируется затор на десятки метров. Минут пять он регулировал движение, а затем, видимо, устав от этого напряженного, хотя и полезного труда, отправился к

ближайшему киоску, чтобы купить сигарет. Как только он отошел, транспортный водоворот на площади стал закручиваться все круче, жестче, многие перестали обращать внимание даже на сигналы светофора.

В 8.55 инспектор решительно вернулся на перекресток явно с намерением поработать, но к нему подошел кто-то из его коллег. Чтобы не торчать в центре перекрестка, они не спеша отошли в ближайший сквер и там в тени раскидистого дерева между ними завязался непринужденный разговор. Поток автомобилей, между тем, увеличился, и перед площадью с трех сторон уже образовались плотные «пробки», ситуация накалялась. Не дождавшись зеленой стрелки, повернул направо водитель белых «Жигулей» с областными номерами, вслед

«Ради бога, приезжайте, посмотрите на то, что творится на строящемся мосту, что в километре от поста ГАИ в Покрове. Нет ни единого дня, чтобы там не произошло аварии. И главное, с этого моста упало уже несколько автомобилей и мотоциклов. Жизнь водителей и пассажиров после продолжительного «полета» обрывалась на сваях, приготовленных для нового перекрытия. Счет этим трагедиям, вероятно, будет закрыт лишь с окончанием ремонта на этой трассе. А сейчас ни ГАИ, ни дорожная служба и не думают о том, как обезопасить этот участок...» Такое письмо однажды пришло в редакцию, но, к сожалению, сразу отправиться по указанному адресу нам не удалось, и когда спустя некоторое время мы оказались на месте, строительство моста было завершено. По рассказам

за ним еще два... Испуганные пешеходы еле успевали отскочить в сторону. Водитель троллейбуса, отъезжая с остановки, так и не дождался, чтобы ему уступили дорогу, как того требуют Правила, поэтому равнул, заставив визгнуть тормозами два легковых автомобиля — нече ему было не пробиться на свою полосу движения. Напротив рынка неприужденно, в третьем ряду остановилось такси для коммерческих переговоров с желающим «прокатиться» по Москве на машине. За ним тут же выстроилась и сразу зазвучала сигналами целая колонна. Два других ряда были давно заняты автомобилями с включенными правыми указателями поворота, слева тоже плотный поток. Словом, каждый творил, что хотел, и «пробка» у светофора растянулась уже метров на сто.

Где же инспектор, который так нужен в этой ситуации сотням водителей? А он все еще в тени беседует с коллегой? Но нет — уже работает — вот он вышел на проезжую часть и, резко выкинув вперед

го вокзала. Кричали сигналы, ревели, греясь на жаре, «закисли» двигатели, нахрапистые водители продрались вперед, не щадя своих и чужих нервов... Инспектор без всякого интереса наблюдал за происходящим, иногда вдруг пытался свистком кого-то остеречь, но делал это как-то вяло и безразлично. В конце концов, видимо, совсем отчаявшись увидеть плоды своих трудов, он вообще прекратил какую-либо деятельность по регулированию движения. Еще 10 минут стоял в задумчивости в тени деревьев, докурив сигарету и направился было к своему «станкану», вознесенному над площадью, наверное решив оттуда взглянуть на заторы, которые растянулись уже метров на 200—300. Однако в это время, то есть в 9.45, к инспектору прибыли гости на темной иномарке, судя по всему, начальство. На прием руководства ушло 24 минуты, и все это время транспорт оставался безнадзорным. А затем началась такая ливень, что все попрыгали кто куда мог. По проезжей части текли бурлящие по-

лево и направо с перпендикулярных направлений. Потоки идут плотной стеной, жестко перегораживая путь всем, кто пытается в них втиснуться. Концентрация машин предельная, не дай Бог, встать кому-нибудь... Так и есть — умолк двигатель красных «Жигулей». Сразу же загудели возмущенно двигавшиеся за ним автомобили. А водитель «Жигулей» даже выйти боится — дверь открыть невозможно, настолько близко все едут. Несколько минут — и «пробка» образовалась чудовищная. Сотни людей, оказавшихся в это время в автомобилях на Таганской площади, без всякой надежды на помощь, а потому недобрый словом поминали отсутствующих в самый нужный момент инспекторов ГАИ.

Время 17.45. Уже 35 минут мы здесь, в этой круговерти, но ни одного работника ГАИ еще не видели. 18.00 — один из них появляется неспешной походкой, вдоль сквера направляется к тому месту, где застряли «Жигули». Ну, теперь он быстро растащит этот затор — у многих, вероятно,

«Марксистская». «Надзор» состоялся в том, что он останавливал одну машину за другой по причине, только ему известным, и «работал» с водителями. Контакт завершался какими-то передачами из рук в руки то ли денег, то ли квитанции — разобрать было невозможно. Наконец инспектор отвлекся от своего увлекательного занятия и не спеша побрел к месту столкновения, вокруг которого бушевали транспортный поток и людские страсти. Добравшись до разбитого «жигуленка», он довольно быстро сделал замеры, оформил бумаги и удалился, бросив пострадавшего водителя на растерзанное свирепеющим от долгого торчания в заторе коллегам. Не отошел инспектор и на 50 метров от этой «горячей точки», как снова скрежесть... Но он даже не обернулся!

Площадь Ногина, тоже пятница. Здесь, как и на Таганской площади, два потока сливаются в один узкий, который к тому же резко поднимается вверх. Светофоров нет — установлен знак «Уступите доро-



жезл подобно атакующему фехтовальщику, останавливает такси, ныряет головой в окно машины, короткий диалог — и через несколько секунд такси мчится в прежнем направлении. Инспектор тут же остановил следующее такси, потом еще одно, еще... Ситуация повторялась с удручающим однообразием. Чего он добивался — было пока непонятно. Но вот наконец переговоры, видимо, оказались успешными, из третьего ряда, остановив поток, инспектор подтащил такси к тротуару, и тут все прояснилось. Из сквера вышел недавний собеседник нашего инспектора, тепло попрощался с ним за руку, сел в машину и укатил. На процедуру поиска такси ушло 12 минут.

А в это время в 40 метрах от инспектора все разрастался затор практически на всех подъездах к площади Рижско-

точке воды и такие же беспорядочные потоки автомобилей.

Еще одно «сложное» место московского дорожного движения — Таганская площадь. 14 июня 1991 года, пятница, 17 часов 10 минут — время самое напряженное. Даже бывалые водители только по большой необходимости попадают в «Таганский водоворот», который не способны раскрутить многочисленные светофоры. На них, впрочем, в пиковые часы никто не обращает внимания, как и на знаки, регулирующие движение по полосам. Каждый водитель озабочен одним — втиснуться в поток в нужной ему направлении, чтобы скорее миновать это дурное место. Машины поджимают друг друга со всех сторон. Особенно туго приходится тем, кто поднимается с набережной — их постоянно отсекают поворачивающие на-

появилась такая надежда. Инспектор открыл пульт ручной регулировки работы светофорами и ровно четыре минуты манипулировал ими. Эта операция по совершенствованию организации движения оказалась бесполезной, инспектор прикрыл пульт, пересек площадь, постоял немного у края тротуара с противоположной стороны, посмотрел на творящуюся вокруг карусель и исчез в неизвестном направлении.

На Таганской площади ежедневно случается не одна авария. Были они и в тот день. Когда мы услышали первый удар с характерной низкой тональностью мнущегося металла — МАЗ-контейнеровоз «немного» укоротил желтую «тройку», — решили засечь, когда появится инспектор ГАИ. Он в это время занимался надзором за движением совсем недалеко от станции метро

гу», которым и должны руководствоваться водители. 13.00. Солянка с односторонним движением забита автомобилями, занят даже ряд общественно-го транспорта, который должен бы ехать навстречу. Уступить дорогу и здесь никто никому не собирается. Расчет только на наглость, массу машины и скорость реакции. Да, в таком месте жди аварии, если некому организовать и направить движение. А здесь и впрямь некому. Правда, в ста метрах отсюда, где автомобили меньше и воздух почище, есть пост ГАИ — «станкан», и рядом два инспектора. Движение здесь степенное, редкое, но они и за таким наблюдают внимательно, заинтересованно. Оно и понятно — это пост у ЦК КПСС.

А площадь Ногина, что совсем рядом, просто содрогается от маленьких и больших конф-

Опасайтесь подделки!

ликов между водителями, обстановка накаляется прямо на глазах. Бордовый ВАЗ-2105 устремился в образовавшуюся малую щель, намереваясь перестроиться в правый ряд. Ему наперерез туда же втискивается микроавтобус «Ниссан» — хочет занять левый ряд. У водителя «пятерки» сдают нервы, он резко тормозит, и его сзади достает РАФ. Дальше все по тому же сценарию, что и на Таманке. Разница лишь в том, что инспектор не появился гораздо дольше. А те, что наверху, они, конечно, сюда не спустились. Не положено. Один из них в «стакане» проглядывал газету. Второй внимательно отслеживал редкие черные лимузины, что на «зеленый» свободно шли на улицу Куйбышева. Другая жизнь.

А на Ногина... Впрочем, не стоит повторяться, так как подобное в той или иной форме творится по всей стране. Почему такое происходит — от нежелания работать, помогать водителям или от неумения! Думается, что и то, и другое. Вообще реальность такова, что автоинспектор и водитель сегодня не соиздатели одной цели, а откровенно противоположные стороны, если не сказать — враги. Первый озобочен главным образом тем, как изловить и наказать, а второй, естественно, тем, как избежать этого, одновременно не стесняя себя соблюдением Правил. И, главным образом, потому они не чтут Правила, что очень часто не видят в том необходимости, то есть какой-либо практической пользы, помощи для себя в стране, а нередко и просто плохой организации движения. И что хуже всего, не видят они зачастую и помощи, защиты от инспектора ГАИ, даже когда очень в этом нуждаются, как было во многих эпизодах нашего рейда. Отсюда и противостояние, которое, безусловно, не дает нам надежды на безопасные, спокойные улицы и дороги в ближайшем будущем. Да, пусть извинят нас читатели за этот мрачный прогноз.

В этом репортаже мы преднамеренно не называем фамилий тех инспекторов ГАИ, кто «трудился» на транспортных пересечениях, заинтересовавших нас. Вряд ли стоит персонализировать ситуации, попавшие в наше поле зрения, ибо, будем откровенны, подобный стиль работы автоинспекторов типичен, пожалуй, для всех регионов страны и характеризуется тем, что автомобильная жизнь на дорогах течет независимо от служб ГАИ со всеми вытекающими отсюда печальными последствиями.

В. СУББОТИН,
спец. корр. «За рулем»

Книга об автомобиле — в броской обложке, с множеством цветных рисунков и фотографий — не залежится на прилавках. Уверен, весь тираж «Баловень века»* давно раскуплен. Подзаголовок книги — «Автомобиль и бизнес» — дает понять, что нас ожидает рассказ о крупнейших автомобильных компаниях, известных менеджерах. И, конечно, о проблемах автомобилестроения — технических, экологических, социальных.

Но первые же страницы принесли разочарование: книга Р. Гасанова полна легковесных оценок, банальных выводов, поверхностных комментариев.

Например, об известном предпринимателе говорится: «Дюрант любил большие дела и большие деньги», «Страсть к захватам подавляла разум», «Авантюра, достойная амбиций Наполеона». Да и вся глава «Воплощение идей» в духе даже не застойных — далеких 50-х годов бичует капиталистических хищников, одержимых, по Гасанову, «одной-единственной и неискоренимой страстью — страстью к деньгам». Не хватает только карикатур из давнишнего «Крокодила», на которых отвратительный толстяк в цилиндре и с сигарой сидел бы в обнимку с мешками денег, украшенными символом доллара.

Пропагандистский лексикон сменяется псевдонаучным. Что поимет молодой читатель из фразы: «... Инвестиции в дорожную инфраструктуру на определенном этапе действует (орфография книги — М. Д.) как мультипликатор» (!). Или из такой, по соседству: «Сеть автомобильных дорог характеризуется высокой технической оснащенностью и наличием хорошо организованной системы коммерческих служб по обслуживанию транспортных средств, водителей и пассажиров в пути». По иронии то же самое изложено понятным языком двумя страницами раньше, где автор цитирует американского сенатора Ю. Маккарти: «Почти у каждой развилки устроились по четыре заправокные станции... Повсюду магазины по торговле новыми автомобилями, ряды подержанных, выставленных на продажу машин, мойки, автомастерские, пункты проката...»

Без видимой нужды рассыпаны по страницам иностранные слова и самые неожиданные их производные: напри-

мер, «коррозиоустойчивый» (стр. 138), «эксплуатационный» (стр. 118), «менеджеральная элита» (стр. 77), неведомый «аэропаг» вместо аэропага на стр. 18.

Похоже, автор, да и редактор не слишком вникали в подробности. В результате дизайнер Джуджаро превращен в Гундджеро (стр. 83), а левостороннее движение в Англии и Швеции — в правостороннее (стр. 99). Внимательный редактор усомнился бы в справедливости такого вывода: «... Прогрессирующий разрыв между истощением запасов нефти и постоянным ростом автомобильного парка капиталистических стран... порождает новые конфликты и противоречия, еще более дестабилизируя мировую капиталистическую экономику». Будто не у нас, а там, на Западе транспорт остается без топлива в разгар уборочной, а «частник» то и дело «целует» колонку с обмотанным вокруг нее шангом...

Словно упреждая наши вопросы, автор замечает мимоходом: «Комментарии могут быть свободными, а факты священными». Но если это так — трудно простить ошибку на три порядка (!) в цифрах протяженности автомобильных дорог США (стр. 107), нельзя согласиться, что западноевропейские стандарты по токсичности жестче, чем американские (стр. 115). Неверно, что «Мицубиси-галант» впервые в мировой практике выпускается с приводом на все колеса (стр. 45) — у него немало предшественников, начиная с «Дженсена» и «Ауди-кваттрос». И чем больше таких неточностей — тем меньше веры автору. В книге немало фактов и цифр,

неизвестных широкому читателю, но именно он затруднится отличить истину от ошибки.

Иллюстрации лишь усугубляют недостатки текста. К заставочным рисункам претензий нет — они точны и остроумны. А вот фотографии вместо того, чтобы толково дополнять текст, играют роль избыточных «цветовых пятен». Главы о становлении «Дженерал моторс» и «Форда» сопровождаются снимками спортивных «Альфа-Ромео» и грузовика «Берлие», глава об управлении «Дженерал моторс» — фото машин «Форд-мустанг» и «Порше» без всяких подписей. Впрочем, их почти нет у снимков, да оно и к лучшему: кто ни подпишет — очередная нелеплица. Например, «автомобили для рекордов» (стр. 26) никогда не были таковыми, «Ягуар», «Феррари» и «Порше» на стр. 37 никак не отвечают по своей сути подписи «Компактность, маневренность, экономичность» и т. д. Переснятые страницы проспектов с неразборчивыми текстами на них усиливают ощущение случайности и небрежности.

Выходит, книга вовсе бесполезная? Да нет, кое-что начинающему читателю она все же даст, хотя и в искаженном виде. Более подготовленный легко почувствует второсортность чтения и предпочтет ему, так сказать, первоисточники: «Автомобильные войны» Р. Суобела, «Моя жизнь, мои достижения» Г. Форда, «Карьера менеджера» Ли Якокки, «Дженерал моторс» в истинном свете» Дж. П. Райта. А в отношении книги «Баловень века» справедливы слова старинных рекламных объявлений: «Опасайтесь подделки!».

М. ДЕМИДОВ



* Гасанов Р. Баловень века: автомобиль и бизнес. М., Молодая гвардия, 1990. 100 000 экз.

СКОРО ЗИМА

Осень — пора обманчивая. Еще живет в вас ощущение, будто лето кончилось совсем недавно, а день стремительно убывает, погода поворачивается — вот-вот нагрянет зима. О некоторых сторонах подготовки к зимнему сезону рассказывает заведующий сектором испытаний «За рулем» А. МОИСЕВИЧ.



Фото
В. Князева

Сезонные рекомендации — тема настолько избитая, что, кажется, все важное и интересное давным-давно сказано. Остается лишь просеивать многочисленные советы, отбирая те, которые не устарели, не утратили практической ценности. Впрочем, эта ценность — понятие относительное, поскольку прямо зависит от условий эксплуатации и других конкретных обстоятельств. В этом-то и стоит разбираться прежде всего.

Многие автомобилисты живут по древнему принципу: пока тепло — езжу, полетели «белые мухи» — ставлю машину на прикол до весны. При этом главное желание водителя — обеспечить сохранность техники во время зимнего «антракта». Больше всего пугает то, что стоит машина под открытым небом и промерзает «до костей». В действительности же нормальный мороз (примерно до -40°C) автомобилю не страшен, он не оказывает разрушающего действия ни на металл, ни на пластмассу, ни на лакокрасочные покрытия. Более того, при отрицательной температуре такой страшный враг, как коррозия металла, «впадает в спячку»: для электрохимических процессов нужна вода, а ее нет — замерзла. Следует, однако, иметь в виду, что при нуле замерзает только чистая вода, а солевые растворы, особенно насыщенные, морозостойкие. Поэтому влажная и пропитанная солью грязь, скопившаяся на днище кузова (особенно в разных «карманах»), продолжает свое вредное действие даже во время серьезных холодов. Вывод прост: перед постановкой автомобиля на зимнее хранение весьма полезно вымыть его снизу, причем тщательно. Дело, конечно, хлопотное, но овчинка стоит выделки.

Будет совсем хорошо, если после мойки покрыть низ машины хоть тонким слоем какого-либо защитного средства. Возвсе не обязательно доставать специальный ингибированный препарат и наносить его с соблюдением всей технологии. Вполне достаточно, если есть немного битумной мастики любой марки (а еще лучше — «Мовиль»). Ее нужно развести чистым бензином до получения жиденького раствора, позволяющего быстро «опылить» днище из пульверизатора. Для такой работы подойдет распылитель обычного пылесоса: он создает пышный «факел», а

займет буквально несколько минут, а после долгой стоянки не будет писка, скрипов и заеданий.

Наконец, вновь обратимся к кузову, но уже со стороны его лакового «наряда». Надо, уловив один из последних погожих дней (либо заехав в гараж), потерять окрашенные поверхности какой-нибудь политуры для необветренных покрытий («Автосвоск», «Автобальзам» и другие). Эти средства содержат силиконовое масло, хорошо предохраняющее краску от непогоды. Заполняя микротрещины в лаковом слое, политура как бы пломбирует повреждения, не давая им развиться под действием воды и кристалликов льда. Разумеется, можно не тратить силы на то, чтобы располировать нанесенное покрытие: машине на стоянке не обязательно блестеть и сиять. Кстати, полезно нанести такой «бальзам» на хромированные поверхности бамперов и других декоративных деталей.

Что касается сохранения механической части, здесь не стоит обременять себя лишними хлопотами. Большинство советов полувекковой давности («обернуть шарниры карданного вала промасленной бумагой» или «установить кузов на подставки, чтобы разгрузить рессоры и шины»), выглядят сегодня наивными. Нет резона и в попытках что-то предпринять для консервации двигателя: современные моторные масла содержат присадки, препятствующие окислению как деталей мотора, так и самого масла. Но есть три дела, забывая о которых не следует.

Прежде всего — аккумуляторная батарея. Если она не старая и хорошо держит заряд, ее можно оставить на автомобиле. Но предвзительно вымыть, чтобы устранить утечку тока по грязи между клеммами и тем самым свести саморазряд батареи к минимуму. Затем проверить плотность электролита, которая должна быть по крайней мере не ниже $1,26 \text{ г/см}^3$ в любой из банок (если плотность недостаточна, батарею следует подзарядить). Другой способ хранения — держать батарею дома. Однако в тепле саморазряд идет быстрее, поэтому батарею придется периодически контролировать и подзаряжать. Эти хлопоты окупятся, если доведется экстренно воспользоваться автомобилем посреди зимы; нагретый до комнатной температуры аккумулятор отдаст больше энергии, а это облегчает холодный пуск двигателя.

Второе дело — по сути мелочь, но целесообразность его несомненна. Нужно пройтись с масляной-капельницей по тем местам, где могло быть сухое трение и, следовательно, металл ничем не защищен от атмосферных воздействий. Это петли и замки дверей, капота, крышки багажника и еще многое другое. Вся проце-

дура займет буквально несколько минут, а после долгой стоянки не будет писка, скрипов и заеданий.

Наконец, вновь обратимся к кузову, но уже со стороны его лакового «наряда». Надо, уловив один из последних погожих дней (либо заехав в гараж), потерять окрашенные поверхности какой-нибудь политуры для необветренных покрытий («Автосвоск», «Автобальзам» и другие). Эти средства содержат силиконовое масло, хорошо предохраняющее краску от непогоды. Заполняя микротрещины в лаковом слое, политура как бы пломбирует повреждения, не давая им развиться под действием воды и кристалликов льда. Разумеется, можно не тратить силы на то, чтобы располировать нанесенное покрытие: машине на стоянке не обязательно блестеть и сиять. Кстати, полезно нанести такой «бальзам» на хромированные поверхности бамперов и других декоративных деталей.

Теперь обратимся к автомобилям, которые эксплуатируются круглогодично. Понятно, что забот с такими машинами больше, но и ездить на них по большей части водителя, умудренного опытом. Поэтому тут, как говорится, и разговор другой.

Прежде всего хочется напомнить, что любая неполадка, которая летом исправляется почти мимоходом, зимой может принести неприятности. Каждый грамотный водитель без подсказок знает большие и малые беды своего автомобиля, вот только руки до них никак не доходят. Всегда появляются какие-то срочные дела, а то, что в машине постукивает, не включается или не срабатывает, продолжает ожидать внимания хозяина. Осенью же хочешь не хочешь технику надо приводить в порядок. И в первую очередь, разумеется, ревизии подлежат все то, что обеспечивает пуск двигателя. Впрочем, на морозе любой пустяк может вырваться в проблему.

Что же касается сохранности автомобиля, предохранения его от коррозии, то эта сторона дела заслуживает особого внимания. Машину, которой пользуются постоянно, мороз не защищает: ее все равно каждый день прогревают до рабочего состояния. Она досита «хлебает» воды и грязи поздней осенью, а зимой — конденсата. Поэтому мало того, что раз в два года следует делать полную антикоррозионную обработку кузова (на СТО или своими силами), осенью надо брать «Мовиль» или пожиже

разведенную битумную мастику и кисточкой подмазывать те места, где защитное покрытие повреждено. Не менее важно нанести политуру на окрашенные поверхности, как было сказано выше. И то, и другое можно заменить использованием препарата под названием «Инкор» (ЗР, 1990, № 2). Это проверенное и эффективное средство, которое наносят пульверизатором (можно и кистью). Но и тут политура пригодится: ею нужно смазать резиновые уплотнители двери, чтобы они не примерзали, когда ночью станет подмораживать.

Своевременно подберите и положите в машину весь арсенал осенне-зимнего оснащения: резиновый и пластмассовый скребок для стекол, большую щетку для обметания кузова от снега, небольшую лопатку, средство для размораживания замков (впрочем, такое средство должно находиться не в машине, а в кармане водителя). Не упустите время, когда в систему обмыва стекол нужно добавить препарат, предохраняющий воду от замерзания (например, «Автоочиститель стекол»). Все об этом знают, но с оттаиванием замерзшей системы мучаются многие...

Здесь уместно сказать и о том, что кому-то может показаться спорным.

В преддверии зимы так и просится не слишком сложное, но эффективное усовершенствование, избавляющее от трудностей холодного пуска двигателя. В связи с этим кое-кто вспоминает о существовании системы многоскрепового зажигания. Но способно ли такое устройство принципиально улучшить пуск? Практический опыт (см. ЗР, 1986, № 12, с. 21) показывает — надеяться на это не приходится. Почувствовать преимущества многоскрепового режима удается лишь в тех случаях, когда состояние приборов зажигания в чем-то отклоняется от нормы: загрязненные и выработанные свечи, подгоревшие контакты прерывателя, неверно отрегулированный установочный угол. Но коли есть время и силы на изготовление и монтаж дополнительного устройства, не логичнее ли привести в порядок штатную систему зажигания? Ведь если ресурс свечей или контактов на исходе, то система зажигания вскоре выйдет из строя и никакие конструктивные доработки ее не спасут.

Кстати, у опытных автомобилистов есть правило: имейте новые свечи — ставь их осенью, даже если у прежних еще вполне приличный вид. Они успешно поработают в следующем летнем сезоне. Вообще, внешний вид свечи — показатель весьма относительный. Казалось бы, такая знаменитая немецкая фирма, как «Бош» (ее свечи можно считать эталоном качества), должна стремиться к увеличению объема ресурса своих изделий. А она его даже снижает, по крайней мере держится за очень низкий с нашей точки зрения уровень — 15 000 километров. Объяснение простое: при дальнейшем пробеге отказ свечи хоть и маловолеятен, но уже возможен. А мы настойчиво «накручиваем» многие десятки тысяч километров, да еще и гордимся этим...

Наконец, такое замечание. Поздняя осень — сезон дождей, когда хорошая работа стеклоочистителя жизненно необходима. А щетки, залежавшиеся летом под сиденьем, не чистят — «мажут», да еще и дергаются при движении по стеклу. Как с этим бороться? Прежде всего — тщательно вымойте резиновые скребки горячей водой с хозяйственным мылом. Если

их рабочие поверхности неокончательно изношены, плотный контакт со стеклом должен восстановиться. Дерганье же связано с тем, что щетки «заваливаются» при рабочем ходе. Обычно это вызвано недостаточно плотной посадкой на поводок, иногда — чрезмерными люфтами в рычажках. Придется поработать пассатижами и довести до ума эти сочленения.

Наверное, этим не исчерпываются работы автолюбителя в преддверии зимы — какие-то из них мы могли упустить. В конце концов, каждый владелец знает, в чем нуждается его машина перед малоприятной порой зимней эксплуатации. Главное — успеть использовать для ухода погожие, еще светлые дни. Возвращаясь с автомобилем зимой во дворе — удовольствие небольшое!

НАШ ПРАКТИКУМ

На конкурс «Ищем авторов»

ДЛЯ УХОДА ЗА «СПУТНИКОМ»

По-разному подходят владельцы к обслуживанию своих автомобилей. Одних в первую очередь интересует результат — достичь параметров, предписанных заводской инструкцией, и тем гарантировать себе нормальную езду изо дня в день. Другие весьма безразличны к средствам, которыми этого достигают, — они постоянно ищут более удобные приемы, придумывают всевозможную оснастку, инструмент в дополнение к штатному, пусть даже пользоваться им станут не так часто. Сегодня предлагаем вам приспособления, разработанные читателем Б. Ездаковым, автолюбителем с 40-летним стажем. Правда, некоторые из них рассчитаны на своего рода гурманов. Полагаем, каждый без труда определит, что именно ближе его интересам и возможностям.

Конструкции приспособлений, о которых пойдет речь, подсказаны трехлетним опытом эксплуатации ВАЗ-2108 (сейчас его пробег около 60 тысяч километров).

Сначала о тех, что предназначены для регулировки двигателя и его систем. **Зубчатый ремень** в приводе распределительного вала завод рекомендует подтягивать через каждые 15 000 километров. Важно не перетянуть его — от этого резко уменьшится срок службы ремня. На двигателях ВАЗ-2105, «Таврии» степень натяжения определяется пружинной и кронштейна натяжного ролика, так что сомнения в правильности регулировки отпадают. Чтобы их не испытывали и владельцы «спутников», предлагаю им использовать самодельный накидной ключ «на 32» в сочетании с простейшим динамометром (безменом), показанные на рис. 1.

Сначала отворачиваем гайку крепления натяжного ролика, чтобы он свободно вращался на оси. Поворачиваем ключом эксцентричную ось ролика против часовой стрелки с усилием 2 кгс (см. рис. 1).

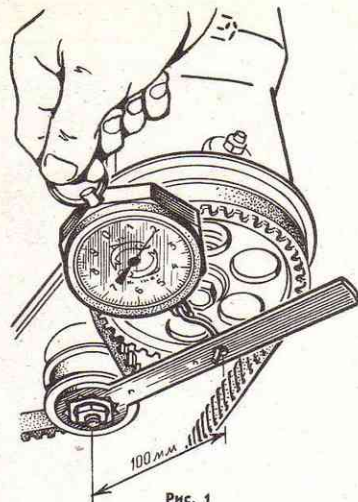


Рис. 1

Затем рукой фиксируем ключ в этом положении, прижав его к шкиву распределительного вала, и затягиваем гайку оси ролика (рис. 2). Усилие при затяжке гайки не должно превышать 4 кгс · м, иначе можно вырвать шпильку из блока.

Как я установил, что ремень нужно натягивать именно с усилием 2 кгс? Если превысить его хотя бы до 3 кгс, ремень при 1000—2000 об/мин будет завывать подобно сирене — верный признак, что ремень перетянут.

Совсем не сложное приспособление (рис. 3) для контроля и регулировки зазоров в приводе клапанов позволяет фиксировать вал в нужном положении, а надписи на табличке, указывающие номер клапана и величину зазора, помогут действовать более уверенно.

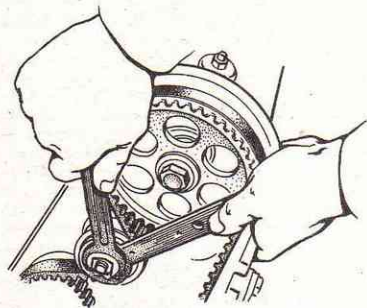


Рис. 2

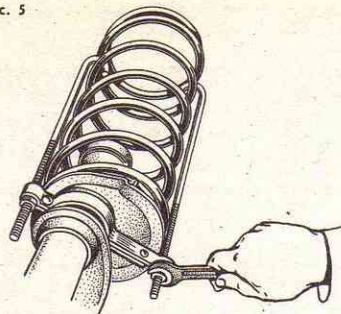
Тем, кто устанавливает момент зажигания стробоскопом, будет полезен ключ для проворачивания датчика-распределителя (рис. 4). Он позволяет не очень сильно отворачивать гайки, крепящие датчик (из-за этого иногда подтекает масло по стыку), предохраняет от случайного укола током, от соприкосновения с нагретыми деталями. Зев ключа соответствует конфигурации фланца и плотно его охватывает.

Несколько приспособлений, относящихся к ходовой части. Для замены амортизаторной стойки, ее пружины или верхней опоры можно сделать приспособление по рис. 5 и 6: работа станет намного безопаснее. Опорная часть при-

способления выполнена из двух отрезков стальной полосы, соединяемых винтами М5. (Конечно, возможно и другое конструктивное оформление, в том числе с тремя стяжками — ред.)

При длительной стоянке машины с затянутым ручным тормозом (особенно в сырую погоду) колодки могут прилипнуть к барабанам. Если их не удается оторвать троганьем, советуем снять прихвачившееся колесо, и легким ударом молотка по мягкому стержню диаметром 5 мм вы вернуть колодки в исходное положение (рис. 7).

Рис. 5



КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ «ЖИГУЛЕЙ» И «НИВЫ»

Серию материалов о взаимозаменяемости узлов и агрегатов автомобилей «Жигули», начатую в № 6, продолжает статья конструктора НТЦ Вазы М. ВОТНОВА.

На заднеприводных автомобилях Ваз («Жигули») первых лет выпуска применялась одна и та же коробка передач типа «2101». Ее использовали для моделей Ваз-2101, «2102» (до 1978 года их комплектовали коробками без включателей света заднего хода), а также «21011», «21013», «2103». В 1976 году появилась коробка передач типа «2106» с иными передаточными числами. С 1977 года ее начали ставить и на Ваз-2121 — «Ниву» (у этого варианта нет привода спидометра, поскольку у «Нивы» он размещен на раздаточной коробке). В конце 1979 года появилась еще одна разновидность — «2105» со своим рядом передаточных чисел — промежуточным между «2101» и «2106». Это необходимо, чтобы выполнить более жесткие требования к экономичности, токсичности, шумности новых моделей — Ваз-2105, «2107», «2104» и модификации.

Выбор передаточных чисел позволил применять коробку «2105» на всех моделях с классической компоновкой, и с 1987 года ею оснащают все заднеприводные автомобили («Жигули»). Только для «Нивы» по-прежнему используют коробку с передаточными числами «2106».

Значения передаточных чисел, а также различия в комплектации коробок передач показаны в табл. 1.

Коробки передач различаются также приводами спидометров, каждый из которых соответствует, как показано в табл. 2, определенному передаточному числу главной передачи. В противном случае возможно отклонение показаний спидометра от истинной скорости. Чтобы избежать этой погрешности, при необходимости одновременно с коробкой замените привод спидометра, руководствуясь табл. 2. На картере сцепления, напротив сапуна, краской наносят маркировку, указывающую, для какой модели автомобиля предназначена коробка передач: цифра «5» — для Ваз-2105, «2104», «7» — для Ваз-2107.

В последние годы часть автомобилей «Жигули» и «Нива» комплектуют пятиступенчатой коробкой передач. Она разработана на базе четырехступенчатой, взаимозаменяема с ней по месту, а внешне отличается конфигурацией задней крышки, в которой размещена пара пятой передачи (подробнее об устройстве коробки будет рассказано в одном из ближайших номеров — ред.).

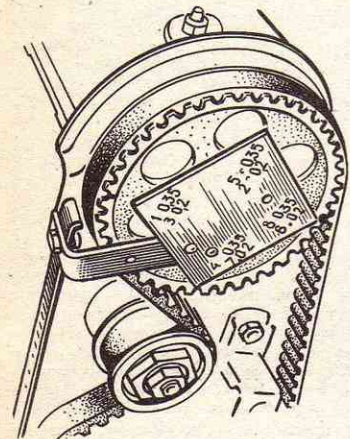


Рис. 3

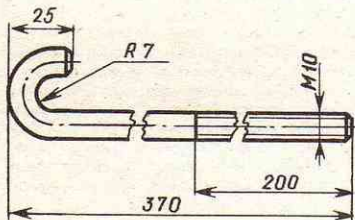
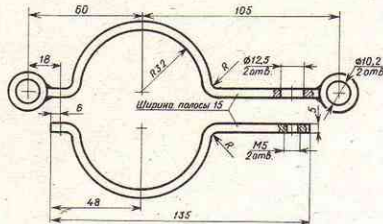


Рис. 6

При замене подшипника в ступице переднего колеса вызывает неудобство запрессовка ступицы, когда подшипник уже установлен в поворотный кулак. Болт, показанный на рис. 8, исключает возможность повреждения подшипника и может пригодиться также при буксировке автомобиля, с которого снят двигатель или приводы передних колес. В этих случаях болтом нужно стянуть наружное и внутреннее кольца подшипника, иначе при буксировке он разрушится.

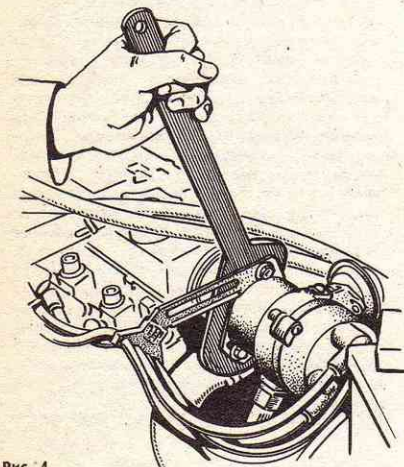


Рис. 4

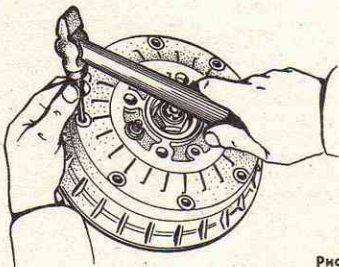


Рис. 7

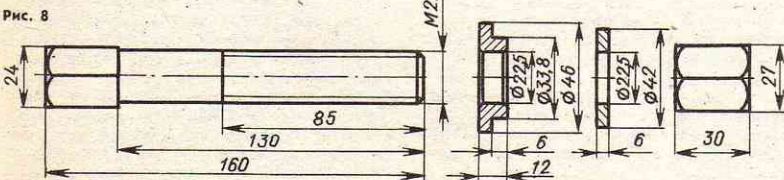
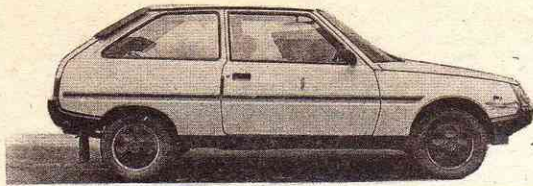


Рис. 8

Окончание — на стр. 40.



В «ТАВРИИ» ЕСТЬ ЧТО УЛУЧШАТЬ

Дребезжание, вибрации — «марочные» дефекты «Таврии»

К 5000 километров потекло все, что обладает текучестью

При первых запусках обнаружился дефект стартера

Автомобилей «Таврия» сходит с конвейера запорожского завода «Коммунар» гораздо меньше, чем нам хотелось бы. И все же парк этих микролитражек неуклонно растет. Во всяком случае, в Запорожье «Таврия» становится самой распространенной маркой.

Имея автомобильный стаж более 30 лет, я ездю на «Таврии» всего лишь второй год, поэтому судить о ее эксплуатационных качествах мне, думаю, рано (кстати, на эту тему в журнале недавно была публикация — ЗР, 1991, № 3). А вот о конструкции у меня уже сложилось определенное мнение. В связи с этим решил высказать некоторые замечания в надежде на то, что они могут быть приняты во внимание при совершенствовании модели и разработке новых ее модификаций.

Начну с досадного случая в один из первых дней после покупки машины. Я вывел ее из гаража и оставил с работающим двигателем, чтобы прогреть до рабочей температуры, а сам занялся уборкой гаража, да, видно, слишком увлекся. Когда через какое-то время я взглянул на свою «Таврию», то пришел в ужас: из-под капота валял густой пар, а под правым колесом разлилась лужа охлаждающей жидкости. Вентилятор не включился из-за потери контакта в проводке. Однако если термовыключатель отключит в дороге, ехать будет нельзя. (Можно, если подключить вентилятор напрямую, минуя датчик — ред.)

Компоновка «Таврии», как правило, вызывает у автолюбителей восхищение, и вполне справедливо. Внешние контуры радуют глаз; несмотря на миниатюрность машины, в ней помещаются, кроме водителя, четыре пассажира; с хорошо продуманной компактностью смонтированы двигатель и другие агрегаты. Но особое удовольствие доставляет владельцу возможность в считанные секунды сложить заднее сиденье, что позволяет увеличить объем багажного отделения в несколько раз. На своей «Таврии» мне довелось перевозить двухкамерный холодильник «Минск», элементы мебельных гарнитуров и другие грузы.

Но хотелось бы, чтобы задний борт откидывался назад до уровня грузовой платформы либо поднимался вверх как одно целое с задней дверью!

Однако есть необходимость и в более простых, но существенных для потребителя усовершенствованиях.

То, что «Таврию» не комплектуют ни часами, на радиоприемником, на заводе могут объяснить объективными причинами. Но почему не предусмотрены места для их установки? Завод рекомендует использовать... перчаточный ящик, но когда я купил автомобильный приемник («Тарнава-302», то оказалось, что он там не помещается. Пришлось этот ящик выкинуть и самому изобрести примитивное крепление приемника, а чтобы разместить громкоговоритель, потребовалось удалить и пепельницу.

Не оборудованы и фактически не определены удобные места в салоне даже для аптечки и огнетушителя, наличие которых на автомобиле считается обязательным. В руководстве по эксплуатации «Таврии» говорится, что «для установки огнетушителя предусмотрено место на полу за сиденьем водителя под подушкой заднего сиденья. Для установки аптечки — место между передними сиденьями». Увы, на самом деле в этом пространстве перемещается рычаг стоячного тормоза и крепятся ремни безопасности. Что же касается огнетушителя, место для него указано совершенно неподходящее, так как он не позволяет раскладывать заднее сиденье.

Это неудобство я преодолел следующим образом. Вместо приобретенного с автомобилем большого огнетушителя купил порошковый меньшего размера ОП-1 «Момент-2П», который установил вертикально в очень подходящей для него выемке — в левом углу багажника. Конечно, крепление в виде поперечной резиновой застёжки с крючком пришлось изготовить кустарным способом. Для него использовал выступающий конец левого болта, удерживающего фонарь, и отверстие под пистон в левой стенке багажника.

Казалось бы, поскольку речь идет о микролитражке, в ней с предельной рациональностью должен быть использован каждый кубический сантиметр. К сожалению, несмотря на дефицит свободного места, неиспользованные пустоты в «Таврии» есть. Это прежде всего промежуток между вещевым ящиком в панели и щитом передка. Здесь я разместил аптечку.

Полиэтиленовые флаконы с тормозной и охлаждающей жидкостями, а также необходимые в дороге запчасти и принадлежности (помимо тех, что в инструментальной сумке) я поместил в специально изготовленную металлическую коробку без дна и крышки, которую прикрепил под капотом на правом брызговике. С левой стороны моторного отсека над аккумулятором прикрепил посредством резиновой застёжки воронку для заливки топлива, а в выемке по окружности диска запасного колеса — шланг с сифоном для перекачки бензина.

Таким образом мне удалось максимально освободить место в багажнике для канистр с горючим (возить которые с собой столь же нежелательно, сколь и необходимо в наших условиях) и для принадлежащих пассажирам вещей.

Ограниченность размера статьи не позволяла мне анализировать другие недоработки и упущения конструктивного характера, тем более что некоторые (например, неоптимально подобранные числа первой и пятой передач) уже устраняются заводом. Отмечу лишь такой недостаток. На «Таврию» устанавливают изготовляемые специально для нее омыватели стекла — одинаковые для ветрового окна и для двери задка. Особенность их конструкции, отличающая (в худшую сторону) эти омыватели от «жигулевских», в том, что насос монтируется не в бачке, а отдельно от него. В случае подтекания воды из насоса в омывателе «Жигулей» она возвращается в бачок, а у ЗаЗа выливается наружу. Если для омывателя, установленного в моторном отсеке, это не имеет существенного значения, то просачивание воды на покрытую ковром площадку (пол) в багажном отделении ни к чему хорошему привести не может — именно такой случай произошел на моей «Таврии». Поэтому я намерен при первой возможности приобрести и установить «жигулевский» омыватель, тем более что он гораздо лучше вписывается в конфигурацию багажника. Следовало бы это обдумать и заводским конструкторам.

И еще одно пожелание. Бесспорно, наиболее уязвимы в отношении коррозии верхние углы в передней и задней части крыльев, будто специально созданные для того, чтобы постоянно возить в них сырой грунт. Убежден, что современная технология позволяет изготавливать колесные арки строго концентрично по отношению к колесам, а все пустоты под крыльями «отдать» моторному отсеку. Тем самым не только ликвидировались бы традиционные «грязеаккумуляторы», но и увеличилось полезное пространство под капотом, что облегчило бы обслуживание.

Как известно, модель ЗАЗ-1102 была создана и подготовлена к серийному выпуску более десяти лет назад. К сожалению, истекшие годы не были использованы для основательной доводки и дальнейшего улучшения в общем-то удачной конструкции. Но ведь совершенствоваться никогда не поздно!

г. Запорожье

М. ВОЛОДКОВИЧ

В прошлом году неожиданно для себя стал владельцем автомобиля «Таврия». Прежде чем коснуться впечатлений от машины, несколько слов о себе. Возраст — 50, по образованию инженер-механик, автомобилист. Работаю главным инженером ремзавода, а вообще практически вся жизнь связана с автомобилями: изучал, эксплуатировал, ремонтировал. Маялся с ними в дороге, на станциях обслуживания.

Машину покупал на Запорожской станции техобслуживания. При первом знакомстве поразили ее непривычные пока для глаза обводы кузова, скошенные фары, ветровое стекло с хорошим об-

На этих страницах мы вновь представляем слово читателям — участникам нашего конкурса. Оба с позиций владельца оценивают свои «таврии». Первый касается главным образом того, как сделать машину более удобной и практичной. Второй скрупулезно перечисляет и дефекты, довольно многочисленные.

зором. Подумал: вот идеальные формы, автомобиль будет «чистюлей» на наших разбитых дорогах. Но первое впечатление оказалось обманчивым. По дороге домой попал под нудный, мелкий дождь, который не столько смыл грязь, сколько разжижал ее и размазывал по всему автомобилю. Через несколько километров заднее стекло стало полностью непрозрачным. Его омыватель и очиститель также оказались бесполезными. Дело в том, что они включаются одной кнопкой, и прежде чем струя воды коснется стекла, щетка успевала несколько раз пробежать по совершенно сухой и грязной поверхности стекла. А при постоянном включенном омывателе бачка воды хватало на несколько минут работы. Одним словом, заднее стекло доставляло и сейчас доставляет немало хлопот.

Сиденье пассажира было вплотную придвинуто к панели приборов и никак не хотело отодвигаться. На его спинке красовалась крупная буква «Р»: видно, ОТК хотел обратить внимание на этот строптивый узел.

Проверка систем машины показала, что не зажигаются стоп-сигналы. Пришедший часа через два специалист быстро определил, что не работает кнопочный выключатель, и мрачно заявил: на складе их нет, история с заменой очень длинная — надо заполнять акты, ведомости и т. п. Почти как сказка Шехерезады. Но сказка скоро стала явью — после того как за это было уплачено наличными.

При оплате стоимости машины в обязательном порядке взимали сумму за обработку «Мовилем», хотя, на мой взгляд, СТО не в состоянии пропустить то количество автомобилей, которое продавалось через магазин. Самостоятельная «доводка» автомобиля продолжалась довольно долго, хотя, если верить сервисной книжке, все подобные работы должны выполнять сотрудники СТО. Но они физически не могли этого сделать из-за мелких недоделок в каждой машине: у одной не работал датчик уровня топлива, у другой не горели габаритные огни, третья не заводилась, владельцу четвертой надо было еще внятно объяснить, с какой стороны в нее садиться (для этого времени нужно больше, чем на замену выключателя).

Моя «Таврия» не хотела быть исключением: воздушная заслонка не возвращалась тросом в исходное положение. Дефект не покажется столь безобидным, если учесть, что после каждого запуска двигателя приходилось поднимать капот и вручную возвращать на место непослушную заслонку. Устранял это в течение первого месяца (!) эксплуатации последовательно: смазкой троса, удалением шарика, регулировкой пружины. Остановился на том, что заменил шарик винтом с полукруглой головкой, которую обточил напильником и заполнял мелкой шкуркой. Конечно, немного увеличил фактуру, которая теперь стопорит вместо шарика головку винта. А на рычаге при-

вода воздушной заслонки убрал заусенцы в отверстие, через которое проходит ступенчатый винт крепления рычага к карбюратору (они-то в основном и мешали возврату заслонки).

Вообще моему автомобилю явно «не везло» на правую сторону. При захлопывании двери сама собой опускалась кнопка ее блокировки, так что однажды просто не смог открыть дверь — ни снаружи ключом, ни изнутри плечом. Дефект оказался явным: оборвались ушки у пружинки в приводе замка, а сама она лежала в нише двери. Восстановил работоспособность пружинки, нагрев ее концы и отогнув новые ушки.

На первых же километрах услышал стук и дребезжание — оказалось, задняя дверь. Регулировке не поддавалась; устранил стук, проложив дополнительный резиновый жгут.

Сдается, что дребезжание, вибрация — «марочные» дефекты «Таврии». Дребезжит панель приборов, обивка дверей и салона, выпадают заглушки винтов крепления задней двери, открываются пепельницы. Особенно заметно это при работе двигателя на холостых оборотах. В последнее время (при пробеге около 8000 километров) в салоне появился низкий вибрирующий звук — думаю, его источником стала выпускная система (впрочем, могу ошибиться в источнике, но ушам больно). Через 300—400 километров пути от всего вместе взятого дребезжат зубы и вибрируют мозги. На мой взгляд, надо крепить обивку к дополнительными поролоновыми прокладками.

К 5000 километров потекло все, что обладает текучестью: «Тосола» — в области термостата, ТАД-17 — через правый сальник коробки передач, моторное масло — по стыку поддона. Сальник заменил, болты крепления поддона затянул, но масло из-под двигателя продолжает капать (заметно по пятнам на стоянке). Определить точно место течи не смог: закрыто опорой крепления двигателя.

При первых запусках обнаружился дефект стартера: он не срабатывал после характерного щелчка, требовалось два-три раза вернуть ключ в исходное положение. Причину пока не устранил (она или в замке зажигания, или в реле стартера).

Вы, наверно, обратили внимание, что я говорю «заменил», «устранил», «обнаружил», «подтянул». Дело в том, что «АвтоЗАЗтехобслуживание» у нас в Кабардино-Балкарии еще не наладило работу, а на СТО ВАЗа «таврии», конечно, не принимают...

Боюсь, уже утомил читателя монотонным перечнем дефектов, но вот беда — это еще не все! К 3000 километров пробега дали трещину и разорвались в местах изгибов защитный кожух левого шарнирного вала и воздушный шланг от крышки клапанного механизма к фильтру (явный дефект материала — скорее всего, резина небезомаслостойкая). «Устранил» испытанным средством — липкой лентой.

Примерно через 7000 километров занялся «обслуживанием основательно». Отрегулировал зазоры в приводе клапанов, заменил масло в двигателе и коробке передач, фильтры — машина как заново родилась! Стала очень отзывчивой на педаль газа, улучшилась динамика, короче разгон до выхода на четвертую-пятую передачи. «Таврия» прямо-таки провоцирует теперь на более резкий стиль вождения. Правда, на пятой машина просто катится, попытка резко прибавить скорость (например, при обгоне) ни к чему не приводит: педаль газа как бы мягко проваливается. Есть проблемы с включением первой передачи на ходу (при переходе с высшей на низшую).

Любителей ездить в дождь хочу предупредить: на мокрой дороге при скорости 100 и выше машина «плывет» — будьте осторожны даже на главных дорогах, а тем более — на «стиральной доске», при резких маневрах. Что касается дефектов — пожалуй, все. Несколько замечаний по конструкции. Известные затруднения бывают при пользовании ремнями безопасности: они цепляются за рукоятки для наклона спинки. Забрызгиваются внутренние поверхности порогов — выйти из машины, не испачкавшись, практически невозможно (хотя об этом уже столько раз говорилось).

По поводу перечисленных недостатков веду переписку с управлением главного конструктора ЗАЗа. По-моему, там с пониманием отнеслись ко всем моим замечаниям: рукоятки для наклона спинки решено перенести на их внутренние боковины, введены в комплектацию «спойлеры», прорабатывают возможность устанавливать реле задержки, которое сначала включало бы омыватель заднего стекла, потом очиститель. Ну а чтобы предотвратить забрызгивание порогов внутри, рекомендуют ставить передние брызговики — что, думаю, по силам самому заводу.

Словом, конструктивно машина проработана с умом, а вот качество сборки оставляет желать много лучшего. Есть нарекания и на окраску.

Многочисленные недостатки, столь несчастливо собранные в одной машине, не умаляют (как ни банально это звучит) ее основных достоинств: она красива, даже элегантно, стремительна, маневренна, легка в управлении. Недаром на стоянках вокруг нее собирается восхищенная толпа.

г. Прохладный

Н. МЕДЕНЦОВ

Компоновка «Таврии» вызывает восхищение

Конструктивно машина проработана с умом

Стремительна, маневренна, легка в управлении



На полноприводных автомобилях ВАЗ-2121 могут применяться редукторы с двумя вариантами передаточных чисел: 4,3 и 4,1. Соответственно различаются приводы спидометров (см. табл. 3). При замене или ремонте редукторов на этих машинах обязательно, чтобы у переднего и заднего моста они имели одинаковое передаточное число.

Еще одно замечание, касающееся полноприводных машин ВАЗ-2121. В целях повышения надежности и долговечности редуктора в нем была изменена фиксация оси сателлитов, а под них установлены азотированные сферические шайбы. В результате утрачена взаимозаменяемость корпусов и осей сателлитов. Поэтому при необходимости заменить корпус в редукторе выпуска до 1986 года

нужно установить весь комплект измененных деталей: корпус 2121-1802163-200, ось 2121-1802160-10 и подложить под сателлиты шайбы 2121-1802161.

Чем руководствоваться при замене коробки передач? Помните, что наиболее универсальна для применения коробка типа «2105». Пятиступенчатая коробка — безусловно, выигрышная замена, особенно для совершающих продолжительные поездки, но пока не очень доступная. А вообще параметры коробки подбирали как компромисс между динамическими качествами, экономичностью и надежностью. Поэтому ВАЗ-2106 с коробкой передач «2101» станет динамичнее, но это скажется на долговечности деталей заднего моста. Наоборот, ВАЗ-2101, «21013» с коробкой «2106» разгоняется более вяло.

Подобным образом редуктор с передаточным числом, большим предусмотренного, улучшает динамику, но «стимулирует аппетит» машины, а заодно увеличится нагрузка на полуосевые шестерни, полуоси. Обратная замена проявится в некотором ухудшении динамики, особенно на прямой передаче.

О взаимозаменяемости редукторов говорилось в № 6 с. г., здесь напомним лишь основные их различия (табл. 4).

Если при замене редуктора вы обнаружите, что маркировка на нем стерлась, передаточное число можно определить, не снимая его с машины. Для этого установите рычаг переключения передач в нейтральное положение и вывесите одно из задних колес при помощи домкрата (второе должно опираться на землю). Поверните поднятое колесо на 20 оборотов и сосчитайте при этом, сколько оборотов сделал карданный вал. Разделив полученное число на 10, вы узнаете передаточное число главной передачи.

ТАБЛИЦА 1

Передаточные числа коробок передач ВАЗ

Тип коробки передач	Передаточные числа	Обозначение		Шестерня первой передачи
		первичный вал	блок шестерен	
2101	I 3,753	2101-1701026	2101-1701050	2101-1701112
	II 2,303			
	III 1,493			
	IV 1,0			
	3. х. 3,847			
2106	I 3,242	2121-1701026	2121-1701050	2121-1701112
	II 1,989			
	III 1,289			
	IV 1,0			
	3. х. 3,34			
2105	I 3,667	2105-1701026	2105-1701050	2105-1701112
	II 2,1			
	III 1,361			
	IV 1,0			
	3. х. 3,526			

Примечание. z — число зубьев; z₁ — число зубьев на венце постоянного зацепления; z₂ — на венце первой передачи. Шестерни 2105-1701112 и 2101-1701112 не взаимозаменяемы, поскольку имеют разные углы наклона зубьев. Для узнаваемости на внутренней стороне рабочего венца «2105» выполнена концентрическая канавка на диаметре 80 мм.

ТАБЛИЦА 2

Различия приводов спидометра автомобилей ВАЗ

Передаточное число главной передачи	Привод спидометра			Шестерня привода спидометра на вторичном валу	
	обозначение	маркировка (метка)	число зубьев	обозначение	число зубьев
4,3	2101-1702150	нет	12	2101-1702158	5
4,44	2101-1702150-01				
4,1	2103-1702150	красной краской	9	2103-1702158	4
	2103-1702150-01				
3,9	2106-1702150	синей краской	13	2106-1702158	6
	2106-1702150-01				

Примечание. Маркировку наносят на заглушку привода спидометра. Приводы спидометра без индекса в обозначении и с индексом «01» (например, 2101-1702150 и 2101-1702150-01) взаимозаменяемы; привод без индекса уплотнен картонной прокладкой, с индексом «01» — резиновым кольцом.

ТАБЛИЦА 3

Приводы спидометра полноприводных автомобилей ВАЗ-2121

Передаточное число редуктора заднего и переднего моста	Ведомая (пластмассовая) шестерня привода спидометра		Шестерня привода спидометра в блоке шестерен		Маркировка привода спидометра
	обозначение	число зубьев	обозначение	число зубьев	
4,3	2121-3802834-10	41	2121-3802833-10	13	1
4,1	2121-3802834-20	39	2121-3802838-20	13	нет

Примечание. Маркировку наносят зеленой краской на корпус привода спидометра. Шестерни 2121-3802833-10 и 2121-3802833-20 не взаимозаменяемы: они различаются параметрами зубьев. Визуально различаются фасками на торце зубчатого венца: 0,5×45° и 1×25° соответственно.

ТАБЛИЦА 4

Редукторы заднего (переднего) моста

Передаточное число	Число зубьев	Маркировка
4,3 (кроме ВАЗ-2121)	43/10	нет
4,3 (для ВАЗ-2121)	43/10	21
4,1 (кроме ВАЗ-2121)	41/10	3
4,1 (для ВАЗ-2121)	41/10	2
4,44	40/9	у
3,9	43/11	6



ПОЛУПРОВОДНИКОВЫЙ ВЫПРЯМИТЕЛЬНЫЙ БЛОК

БПВ 14-10 для мотоциклов ИЖ (см. ЗР, 1991, № 5)
производственное объединение "Электромодуль"

высылает только через базы Посылторга Ижевска и Новосибирска:

426055, Ижевск, ул. Маяковского, 43, "Роспосылторг".
Телефон 77-15-25.

630042, Новосибирск-42, ул. Народная, 3, "Роспосылторг".
Телефон 43-76-22.

Всем, кто прислал заявку на завод-изготовитель приносим извинения за задержку с отправкой блока и сообщаем, что она будет выполнена указанными выше базами Посылторга.



РАЗБИРАЕМ БОКОВУЮ ДВЕРЬ «ТАВРИИ»

Выполнять эту работу приходится, когда надо отрихтовать панель двери, устранить неисправность стеклоподъемника или замка.

Начинаем с обивки. Снимаем подлокотник, отвернув два винта (фото 1), удаляем ручку стеклоподъемника, вытолкнув из-под нее пружинное стопорное кольцо пластиной с вырезом (фото 2) или двумя тонкими отвертками, отжав обивку. Снимаем облицовку ручки замка, отвернув один винт (фото 3). Пластиной или отверткой поддеваем обивку (фото 4) и, преодолев сопротивление пластмассовых пистонов, снимаем ее (фото 5).

Вращая рукоятку стеклоподъемника, поднимаем стекло на 2/3 высоты и подвешиваем на проволоке, зацепив ее за дверь. Отворачиваем четыре гайки, крепящие стеклоподъемник (фото 6), и, протолкнув внутрь двери шпильки и валик ручки, сдвигаем механизм стеклоподъемника влево и извлекаем его наружу (фото 7). В отличие от механизмов других автомобилей он не имеет троса, а только рычаги, кулису, зубчатый сектор, зубчатое колесо и работает, как пантограф.

Опустив стекло вниз, снимаем с оконного проема уплотнители, поддев отверткой их концы.

Отвернув болты крепления правой и левой стоек (фото 8), снимаем их (фото 9). Теперь, приподняв и развернув стекло, осторожно извлекаем его из двери (фото 10).

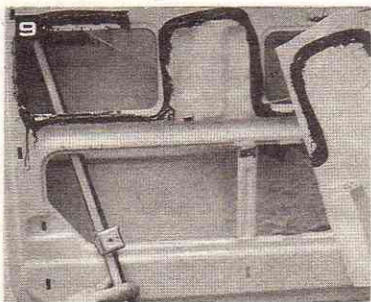
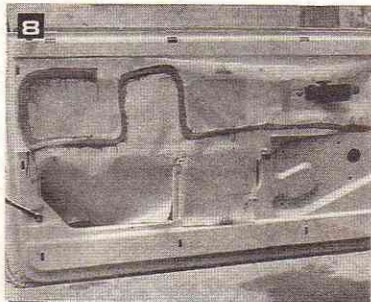
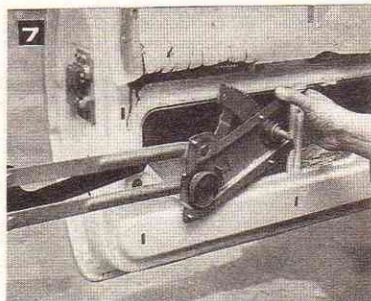
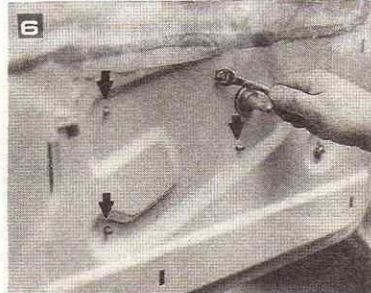
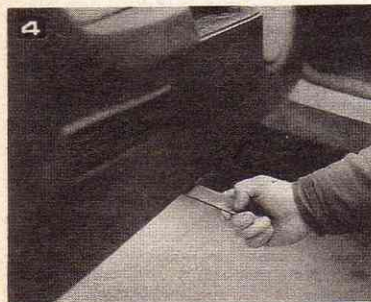
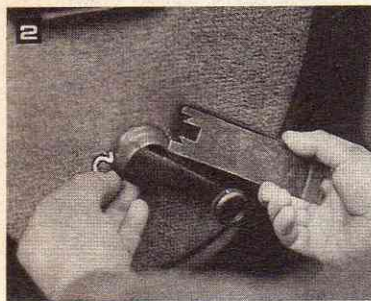
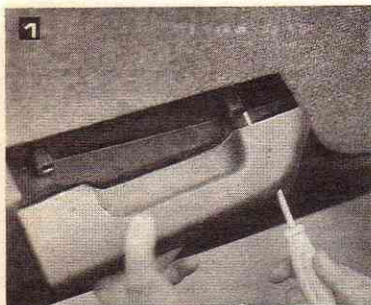
При необходимости снять замок и его ручку отворачиваем болты их крепления и отсоединяем тяги.

Если требуется заменить разбитое стекло, надо удалить его осколки из обоймы, а ее напрессовать на новое, расположив на таком же расстоянии от края, как на старом. Обойма с резиновой прокладкой садится на стекло довольно туго, поэтому насаживать ее приходится молотком через деревянную проставку, оперев стекло противоположной стороной на стол с мягкой подкладкой.

Материал подготовил
инженер Б. СИРЕНЕВ
Фото В. Князева

В следующем номере —

«ЗАМЕНЯЕМ ПОДШИПНИКИ
В КОЛЕСЕ «ЖИГУЛЕЙ»





ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...

РАЗМИНКА

1. Чайник поехал на станцию техобслуживания, чтобы пройти ТО-3 на своем ВАЗ-2105. Слесарь попался молодой и, как показалось Чайнику, не очень опытный, потому что, намереваясь остановить двигатель, поворачивал ключ зажигания вправо, а не влево.

Он выполнил операции по перечню в сервисной книжке, только не смог прокрутить снятые жиклеры, так как не оказалось сжатого воздуха. Очень долго регулировал холостой ход двигателя, даже обращаясь за помощью к более опытным товарищам. Но вот все работы закончены. Контролер ОТК взял на оформление документы, не взглянув на машину.

Через несколько дней Чайник заметил, что у двигателя возрос аппетит. Он стал расходовать 15—17 литров на 100 километров и плохо заводиться. Проверил свечи — черные от сажи. Сменил масло, регулировал обороты холостого хода, дважды проверил регулировку поплавка и

исправность игольчатого клапана в карбюраторе, зазоры в механизме газораспределения, в прерывателе, угол опережения зажигания. Исполнял все советы бывалых — ничего не помогало. Приходилось часто очищать свечи, тратьаться на бензин. Так ездил довольно долго.

Неисправность Чайник определил сам, когда изучал таблицу по карбюраторам в брошюре Локшина «Системы питания «Жигулей» и «Самары». Бросилось в глаза, как сильно различаются... Решил проверить соответствие в своем карбюраторе. Оказалось — не так, как надо. Когда исправил, все беды пропали.

Вопрос: что явилось причиной такой работы двигателя?

Московская область

Н. СМРНОВ

2. Однажды, готовя свой ЗИЛ-130 к техосмотру, молодой солдат решил «освежить» двигатель и покрасил его «серебрянкой» при помощи краскопульта. Когда

пришло время ставить машину на стоянку, он пустил двигатель и с испугом увидел, как тот трясется будто в лихорадке.

С трудом он доехал до своего места и обратился за помощью к другу, который считался знатоком автодела. Тот, осмотрев и послушав двигатель, сказал, что займется им позже. И вот, после ужина, когда стемнело, они пустили мотор и, открыв капот, увидели необычную картину. Сообразив, что произошло, молодой водитель довольно быстро устранил неисправность.

А вы догадались о причине?

Алтайский край

В. АБОЛИН

3. Однажды на дороге попался глубокий участок с песком. Пришлось преодолеть его с разгона. Дома, осмотрев машину снизу, я не обнаружил ничего подозрительного, убрал песок из моторного отсека и поставил ее в гараж. На другой день, готовясь к поездке, проверил уровень масла. Когда вынул щуп, увидел на нем несколько песчинок. Удалил их, пустил двигатель. По мере прогрета стало падать давление масла, пока совсем стрелка указателя не остановилась на нуле. При больших оборотах давление чуть повышалось и лампочка аварийного давления гасла.

Пришлось отложить поездку и искать причину. Вскоре нашел ее.

А вы что предполагаете?

г. Могилев

А. ТЕРЕШКОВ

Ответы на задачи разминки приведены на стр. 44.

КОНКУРСНАЯ ЗАДАЧА

Пришло время отпуска, и наш Чайник, получив путевки на заводскую базу отдыха у моря, принял предложение жены и дочери ехать туда на своем ВАЗ-2103, благо путь предстоял небольшой — всего 162 километра.

Но, как назло, за три дня до выезда машина заглохла — двигатель пускаться легко, но работал только на повышенных оборотах. Оставшееся время Чайник провел, роясь в книгах и выполняя рекомендации знакомых и незнакомых специалистов. Ничто не помогало.

Все же в назначенный день решили ехать. В городе на остановках перед светофором Чайник глушил двигатель, а когда можно было ехать, пускал его. На трассе проблем не было — пользовался только третьей и четвертой передачами. В общем, благополучно прибыл на базу. Поставив машину на стоянку и закрыв ее чехлом, отправились отдыхать.

Через пару дней, когда наступила «непляжная» погода и отдыхающие разбрелись кто куда, водители, естественно, собрались на стоянке. Возле машины Чайника стояла такая же, но новенькая, на спидометре которой значился лишь пробег из Кушки, где жил хозяин, сюда, в Одесу. Оба водителя, открыв капоты; осмат-

ривали двигатели. Чайник, не обнаружив ничего нового, подошел к соседу и, рассказывая о своих невзгодах, вдруг увидел одну деталь, которой не оказалось у его мотора.

Внезапная догадка осенила его. Схватив карандаш, который вместе с блокнотом всегда был в ящичке, он отдал сосе-

ду ключи и попросил пустить двигатель. Прикрыв воздушную заслонку, тот включил стартер, и двигатель не только пустился, но и продолжал спокойно работать на малых оборотах, как когда-то прежде. При этом он послушно реагировал и на педаль акселератора, и на ручку воздушной заслонки.

Чайник, счастливый от того, что наконец нашел причину неполадки, чуть не расцеловал растерянного помощника.

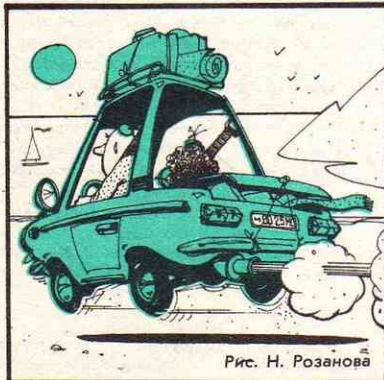
Немного позже, когда неисправность была устранена, подошли жена с дочерью. Чайник продемонстрировал им, как хорошо работает мотор, и с гордостью сообщил, что сам, а не Профессор, которого здесь — честное слово! — не было, нашел причину.

Вопрос: почему двигатель не работал на малых оборотах?

Задача прислана В. НИЖНИКОМ из г. Тирасполя

Напоминаем, что ответ в нескольких словах надо написать обязательно на открытке и отправить в редакцию в течение двух месяцев со дня выхода этого номера журнала.

Конкурс ведет обозреватель журнала инженер Б. СИНЕЛЬНИКОВ





За нашу Советскую Родину!

За рулем

9 ● Сентябрь ● 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. ИЛЬЧИЧЕВ,
В. Т. КАНАСТРАТОВ,
В. П. КОЛОМНИКОВ,
Б. А. КОРЯКОВЦЕВ, В. Ф. КУТЕНЕВ,
Б. П. ЛОГИНОВ, В. Н. ЛУКАНИН,
Е. Н. ЛЮБИНСКИЙ,
П. С. МЕНЬШИХ (отв. секретарь),
В. П. МОРОЗОВ,
В. И. НИКИТИН,
В. В. ПАНЯЯРСКИЙ,
И. П. ПЕТРЕНКО,
Н. М. ПИСКОТИН, В. Ф. ПОПОВ,
О. И. СОКОЛОВ, В. Д. СЫСОВЕ,
М. Г. ТИЛЕВИЧ [зам. главного редактора]
Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления
Н. Н. Кледова

Художественный редактор
К. Ю. Нехотин

Технический редактор
С. Н. Жданова

Корректор М. И. Исаенкова

На 1-й странице обложки —
четырехколесный многоцелевой мотоцикл
ЗДК-175-4ШП.

Фото В. Князева

Сдано в производство 1.08.91.
Подписано к печати 22.08.91.
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 6. Тираж 2 415 000 экз.
Заказ № 1268.

Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Государственной ассоциации предприятий,
объединений и организаций полиграфической
промышленности «АСПОЛ»
142300, г. Чехов, Московской области

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

При переплате ссылка на «За рулем»
обязательна.

Телефакс 207-16-30

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

За сведения в «Рекламе» об изделиях и их
качество редакция ответственности не несет.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на
стр. 28.

Правильные ответы: 1, 3, 7, 10, 11, 13,
17, 20

I. Выехав на перекресток при разрешающем сигнале светофора, водитель должен покинуть его в любом, разрешенном Правилами направлении, независимо от сигнала светофора на въезде, если перед светофором нет «стоп-линии» (пункт 14.5).

II. Если проезжая часть дороги имеет по две полосы для движения в каждом направлении, а именно такая ситуация показана на рисунке, то выезжать на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, запрещено во всех случаях (пункт 10.2).

III. Знаком 4.7 над левой полосой движения определена минимальная скорость 80 км/ч. Следовательно, водитель легкового автомобиля не может на нее выезжать, так как его скорость при буксировке прицепа во всех случаях, кроме движения по автомагистрали, не должна превышать 70 км/ч (пункт 11.3 и приложение 1, пункт 4.7).

IV. Знак, показанный на рисунке, запрещает поворот налево на данном пересечении проезжих частей, следова-

тельно, водитель автомобиля нарушает Правила. Разворот в данной ситуации не запрещен (приложение 1, пункты 3.18.2 и 3.31).

V. В данной ситуации эти транспортные средства могут двигаться по своей полосе движения параллельно, так как она имеет ширину 3,5 м, то есть легковой автомобиль и мотоцикл по своим габаритам в нее вполне укладываются. Если нет разметки, Правила предоставляют водителям право самим определять количество полос для движения в данном направлении (пункт 10.1).

VI. На данном участке дороги такой маневр Правилам не противоречит. Обгон запрещен ближе 100 м перед переездом. В показанной ситуации, как следует из знаков, до переезда 300 м (пункт 12.3 и приложение 1, пункты 1.1 и 7.1.1).

VII. При одновременном праве на движение водители трамваев имеют преимущество перед остальными транспортными средствами. Водитель автомобиля, прежде чем повернуть налево, должен уступить дорогу мотоциклисту, который едет со встречного направления (пункты 14.1 и 14.3).

VIII. В данной ситуации знак 1.18.2 никаких преимуществ мотоциклисту не дает, поэтому он должен уступить дорогу грузовому автомобилю и только после этого может перестроиться в левый ряд (пункты 9.1 и 9.3).

Ответы на задачи разминки

1. Неопытный слесарь перепутал главные топливные жиклеры первичной и вторичной камер, поскольку они имеют одинаковую резьбу. Чайника удивило, что они сильно различаются диаметром отверстий (162 и 107) и больший устанавливается во вторичную камеру. Он (как, видимо, и слесарь) думал, что наоборот.

2. «Серебрянка» — краска, содержащая алюминиевую пудру. Она попала на провода высокого напряжения и образовала токопроводящий слой. По нему уходила часть энергии, вызывая сильное искрение, что было хорошо видно в темноте. Солдат смыл краску бензином, и работа двигателя восстановилась.

3. Песчинки на шупе свидетельствовали о том, что он неплотно сидел в гнезде, и, стало быть, песок попал в картер. Снял масляный насос, обнаружил, что редукционный клапан не закрывается из-за нескольких песчинок, попавших под его пластину. После замены масла и фильтра давление восстановилось и двигатель работал нормально.

реклама

информация

реклама

МАЛОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ИНТЕРЛЮКС"

ОБЪЯВЛЯЕТ ПОДПИСКУ

НА КОМПЛЕКТ ИЗ ТРЕХ ЦВЕТНЫХ ДИАФИЛЬМОВ
О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ АЗЛК-2141

Диафильмы созданы при участии конструкторов АЗЛК. При помощи специальных фотосъемок наглядно и детально демонстрируются важнейшие приемы технического обслуживания и ремонта узлов и систем автомобиля.

В каждом диафильме сто фотографий с пояснительными текстами. Диафильмы помогут вам самостоятельно отремонтировать и обслуживать автомобиль.

Для получения комплекта диафильмов нужно до 1 февраля 1992 года:
1. Отправить через любое учреждение сбербанка 28 руб. 35 коп. на наш расчетный счет 1468225 в Коммерческом (Первом инвестиционном) банке г.Москвы, индекс банка 127247 и МФО 201274.

2. Направить в наш адрес (127427, г.Москва, а/я 46, "ИНТЕРЛЮКС") письмо с указанием вашего полного почтового адреса, количества заказанных комплектов, а также копию документов об оплате (обязательно указать дату перечисления денег и номер кассовой машины).

Заказ будет выполнен в первом полугодии 1992 года.

ГОЛОСУЮ ЗА «ЕВРОКАРГО»

Ежегодно в Европе среди автомобильных журналистов проводится опрос с целью выявить лучший грузовик года. По сумме очков, численных ими, исходя из оценки определенных качеств и параметров, называется модель-лауреат. Если бы я, простите за нескромность, был приглашен для участия в опросе, высшую оценку вынес бы машине семейства «Еврокарго». Высшую на основе того свидания, которое устроила фирма ИВЕКО со своими грузовиками в Брешии весной этого года.

Но прежде, чем говорить о машине, скажу чуть-чуть об ИВЕКО. Это громадное транснациональное производственное объединение. В него входят предприятия ФИАТ в Италии, «Магирус» в Германии, «Юник» во Франции, «Форд Грейт Бритен» в Англии. Уже в нынешнем году собственностью ИВЕКО стала испанская фирма «ЭНАСА-Пегасо». Кроме того, по лицензии или при технической помощи ИВЕКО выпускают грузовики предприятия ТАМ в Югославии, КОЦ в Турции, «Ашок» в Индии и «Нанкин» в Китае. Они делают грузовики и автобусные шасси: в общей сложности 125 тысяч за 1990 год и автомобильные дизели — 285 тысяч. Среди пяти основных семейств грузовиков, выпускаемых заводами ИВЕКО, одно нуждалось в замене более совершенным. Так, на смену семейству «Зета» пришло «Еврокарго», охватывающее грузовые модели полной массой от 6000 до 10 000 кг. Замечу, что за рубежом в ходу именно этот параметр, а не грузоподъемность. Полная масса (снаряженная масса шасси, кузова и его оборудования плюс груз и водитель) характеризует собой разрушающее воздействие машины на дорогу и фигурирует во всех транспортных и экономических расчетах.

Во время тестов в Брешии мне достался грузовик «Еврокарго-75Е12К» с бортовой платформой, чему я неказанно обрадовался, поскольку он примерно одного класса с нашим новым (1989 год) грузовиком ГАЗ-3307. Коротче была «печка», от которой пошли круги моих рассуждений. Я выбрал для себя семь.

Круг первый — совершенство конструкции. У «Еврокарго» в этом смысле она передовая. Назову основные ее достоинства. И прежде всего — очень хорошо приспособившийся к изменениям внешней нагрузки дизель с турбонаддувом. Дисковые тормоза всех колес — важнейшая новинка. Впервые в мире ими оборудован серийный грузовик. Привод тормозов — гидропневматический. Отмечу также полностью синхронизированную коробку передач, гидроруль, а глав-



Грузовики ИВЕКО семейства «Еврокарго» выпускаются в модификациях с колесной базой 2700, 3105, 3690, 4185, 4455 и 4815 мм и грузоподъемностью 3,0; 3,5; 4,0; 4,3 и 4,5 тонны. На них устанавливаются двигатели мощ-

ностью 102, 116, 136, 143, 177 и 207 л. с., коробки передач с 5 или 6 ступенями, три разновидности ведущих мостов, что позволяет (в разных комбинациях) развивать наибольшую скорость от 98,6 до 125 км/ч.

ное, подвеску колес. Она зависимая и очень мягкая. Может быть оснащена либо полуэллиптическими рессорами традиционного типа, либо рессорами с листами параболического профиля (задняя рессора всего лишь из трех листов), либо пневматической подвеской. И что, может быть, непривычно для нас, но для такой мягкой подвески неизбежны спереди и сзади телескопические амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости. На этом круге сравнение не в пользу ГАЗ-3307, у которого нет гидроусилителя руля, синхронизаторов на второй и третьей передачах, не говоря уже о дизельном двигателе и весьма эффективных дисковых тормозах. Кстати, описание горьков-

ского грузовика можно найти в нашем журнале (ЗР, 1983, № 11).

Круг второй — разнообразие модификаций. Их не перечислить. Шесть разных по мощности двигателей, две коробки передач, три задних моста, три кабины, шесть разных по длине базы рам. Я насчитал 30 фирм, которые поставляют ИВЕКО различные специализированные кузова, и понял, что почвы для сравнения с ГАЗ-3307 здесь пока нет.

Круг третий — комфортабельность. Мягкие сиденья с тканевой обивкой, богатейшее оборудование кабины, начиная от громадного плафона на крыше и кончая гнездами для приемника и кондиционера (за доплату). Условия работы водителя,

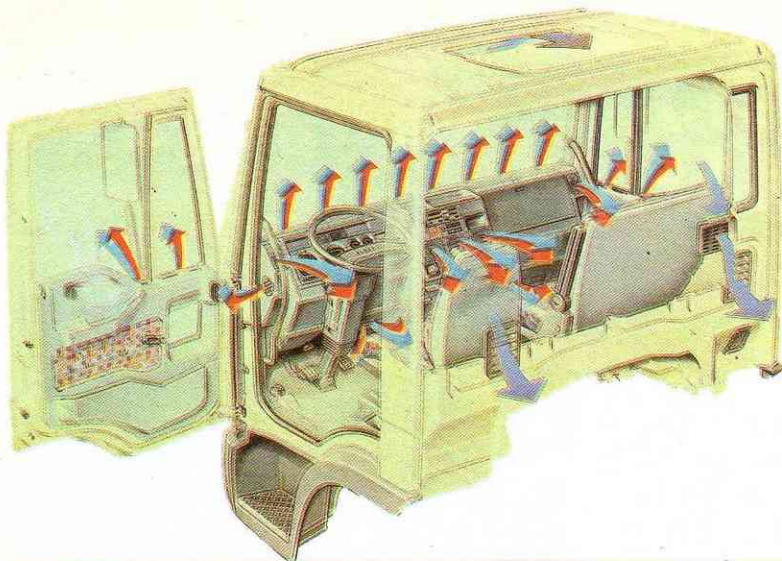
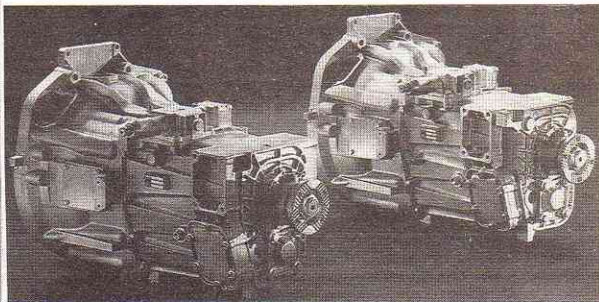
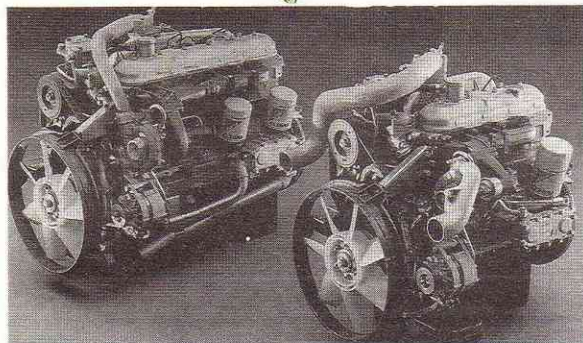


Схема вентиляции [синие стрелки] и отопления [красные стрелки] кабины. Мощность обогревательного узла — 10 кВт, а 4-скоростной вентилятор обеспечивает за час прохождение 400—500 кубометров воздуха. К боковым стеклам воздух поступает через отформованные во внутренних панелях дверей каналы. Двери распахиваются на угол 90° каждая.

Дизели ИВЕКО с турбонаддувом для семейства «Еврокарго». Справа — четырехцилиндровый [3908 см³ — 102, 116 или 136 л. с. при 2700 об/мин], слева — шестицилиндровый [5861 см³ — 143, 177 или 207 л. с. при 2700 об/мин]. Двигатели очень гибкие, о чем можно судить по числу об/мин [1400], соответствующему наибольшему крутящему моменту.

Коробки передач семейства «Еврокарго» с синхронизаторами на всех передачах как в пятиступенчатой модификации [слева], так и в шестиступенчатой [справа]. Высшая передача — прямая, а на отдельных разновидностях шестиступенчатой коробки — ускоряющая. Картеры отлиты из алюминиевого сплава.



удобство, богатство оборудования — как в легковой машине. Сиденье регулируется в трех плоскостях и по наклону спинки, рулевая колонка может быть наклонена на наиболее удобный для водителя угол. И низкий уровень шума в кабине: как от мотора (а это дизель), трансмиссии (вспомнил, как воеет «газовская»), так и от колес и ветра (скорость у машины ведь «сотня»). Отопление и вентиляция — за пределом мечтаний.

Круг четвертый — безопасность. Опять упомяну дисковые тормоза, раздельный привод к ним и антиблокировочную систему (АБС), которая устанавливается за дополнительную плату. Прекрасный обзор, чему помогают и вытянутые вниз боковые окошки в дверях. И еще наружные зеркала заднего вида. Мало того, что они на очень жестких кронштейнах и изображении в них не размыто. На отдельных моделях — зеркал по три с каждой стороны: два вертикальных (настроенных одно — вдали, а другое — на заднюю кромку кузова) и одно горизонтальное (косой взгляд — и видна обочина или крыло обгоняющей машины). Не говорю о ремнях безопасности (они есть), заднем защитном бампере, галогенных фарах (тоже есть), утепленных заподлицо дверных ручках. Уже два круга о ГАЗ-3307 даже не могу вспомнить.

Круг пятый — экономичность. Прежде всего, это — дизель (комментарии здесь

не нужны). Потом — пяти- или даже шестиступенчатая коробка передач, в отдельных вариантах с ускоряющей передачей. И еще — радиального типа шины, создающие меньшее сопротивление качению. Что же касается обслуживания, то для машин «Еврокарго» с шестицилиндровым дизелем установлен довольно большой межсервисный пробег — 40 тысяч километров, а с четырехцилиндровым — 30 тысяч. В отношении горьковского грузовика с бензиновым двигателем надо признать, что по экономичности уступает итальянскому собрату, а простота устройства его еще не означает малых расходов на обслуживание.

Круг шестой — ходовые качества. «Еврокарго» здесь стоит высоко. Отмечу, что модификация «100Е21» с 207-сильным дизелем, имеющая полную массу 9500 кг, развивает скорость до 125 км/ч и берет 44-процентные подъемы. Модификация «75Е12К» уступает ей, но превосходит наш ГАЗ-3307. Она очень приемиста, имеет весьма хорошие тормоза и требует мало-го усилия на руле.

Очень гибкий двигатель прощает ошибки при переключении, а перемена передач благодаря совершенному механизму переключения происходит четко, с небольшим ходом рычага. Несколько неудобна педаль сцепления — весьма жесткая и практически с вертикальным перемещением.



Кабина «Еврокарго». Ее двери и каркас сварены из стального листа [желтый цвет] 2800 точками посредством электросварочных автоматов. Лист покрыт антикоррозийным слоем толщиной 40 микрон методом электрофореза. Остальные детали кабины [голубой цвет] из пластмассы типа Эс-М-См, которая формируется при относительно невысокой температуре и пригодна для вторичной переработки.

Такая мягкая подвеска колес для нас непривычна. Колеса, хотя они и малого диаметра, плавно обтекают дорожные неровности. Толстые стабилизаторы поперечной устойчивости не позволяют автомобилю крениться на поворотах. И все же, садясь за руль, я своими 94 килограммами довольно ощутило накренила машину.

Круг седьмой — область применения. «Еврокарго», пожалуй, отменная машина для европейских дорог. Но для проселочных, грунтовых дорог 16-дюймовые шины и малый дорожный просвет едва ли идеальны: на них лучше всего чувствуют себя такие машины, как ГАЗ-3307. В условиях же, господствующих в странах Европы (дороги, уровень технической культуры, климат, возможности сервиса, цены на топливо, характер перевозок), машины семейства «Еврокарго» скорее всего наилучшие и, как представляется, оно наиболее вероятный кандидат на титул «Грузовик 1991 года».

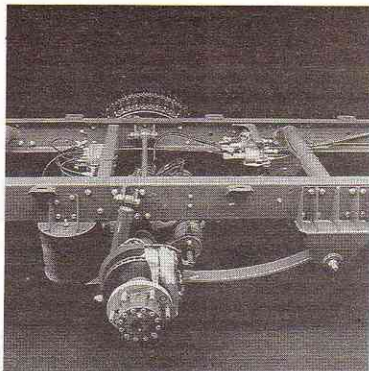
Л. ШУГРОВ

Техническая характеристика

«ИВЕКО-Еврокарго-75Е12К»

(в скобках — данные по ГАЗ-3307)

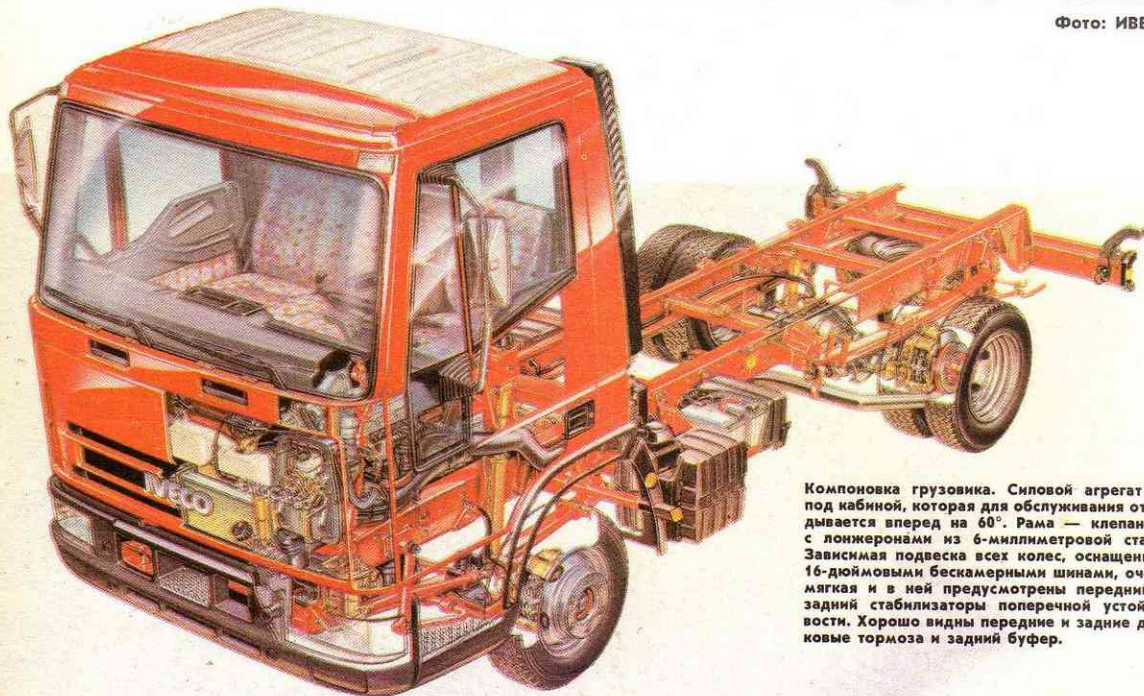
Полная масса — 7500 (7700) кг. Снаряженная масса шасси, без платформы с водителем — 2930 (2730) кг. База — 3690 (3770) мм. Длина — 6820 (6550) мм. Погрузочная высота — 950 (1355) мм. Радиус поворота — 6,45 (9,0) м. Размер шин — 8,50R 17,5 (8,25R20). Рабочий объем двигателя — 3690 (4225) см³. Мощность двигателя — 116 (120) л. с./85 (88) кВт при 2700 (3200) об/мин. Число передач — 5 (4). Наибольшая скорость — 101 (90) км/ч. Преодолеваемый подъем с полной нагрузкой — 28 (25) %.



Передние и задние колеса на всех моделях нового семейства оснащены дисковыми тормозами. Отдельные модификации, как изображенная на снимке, оборудованы не рессорной, а пневматической зависимой подвеской обоих мостов. Хорошо видны толкающий рычаг задней подвески и пневмобаллон.



Фото: ИВЕКО



Компоновка грузовика. Силовой агрегат — под кабиной, которая для обслуживания откидывается вперед на 60°. Рама — клепанная с лонжеронами из 6-миллиметровой стали. Зависимая подвеска всех колес, оснащенных 16-дюймовыми бескамерными шинами, очень мягкая и в ней предусмотрены передний и задний стабилизаторы поперечной устойчивости. Хорошо видны передние и задние дисковые тормоза и задний бумпер.

За рулем

17-38
«НЭШ – МЕТРОПОЛИТЕН» (Великобритания)

Компанию «Нэш» основал Чарльз Нэш в 1917 году. В середине 30-х годов у нее возникли большие сложности со сбытом продукции. И Нэшу пришлось принять условия владельца фирмы холодильников «Кэлвинейтор» Джорджа Мейсона. Две фирмы объединились, и этот шаг помог быстро поправить дела.

Мейсона считают отцом американского компактного легкового автомобиля. В бытность его директором «Нэш-Кэлвинейтор» начались работы по тогда еще непривычной для США малогабаритной модели, и в январе 1950 года в Нью-Йорке публика могла видеть на выставке прототип «Нэш-Никс-1». В автомобиле широко использовались узлы английской фирмы «Остин Моторс Ко». Кузов — конструкции «Нэш», узлы — от популярных малолитражек «Остина» А: «А30» и «А40». В 1954 году под маркой «Метрополитен» началось серийное производство машины на заводе «Остина» в Лонгбридже (Англия). Вся продукция шла на американский рынок.

В стремлении зрительно удлиннить машину дизайнеры отказались от обычных колесных ниш и почти полностью закрыли колеса. Той же цели должны были служить глубокие подштамповки на боковинах кузова. Любопытно, что запасное колесо дизайнеры, напротив, не прятали, а разместили сзади, снаружи кузова. Позади первого ряда сидений находились два «детских» места — ведь автомобиль по длине был как ЗАЗ-968.

У «Нэш-Метрополитена» барабанные тормоза с гидравлическим приводом,



телескопические амортизаторы, гипоидная главная передача, рычаг переключения передач на рулевой колонке — все, что характерно для моделей 50-х годов.

Годы выпуска — 1954—1961; количество мест — 2+2; двигатель: количество цилиндров — 4, рабочий объем — 1275 см³, клапанный механизм — OHV, мощность — 42 л. с./30,9 кВт при

4500 об/мин; число передач — 4; размер шин — 5,25—16; длина — 3794 мм; ширина — 1381 мм; высота — 1562 мм; база — 2159 мм; колея передних колес — 1150 мм, задних колес — 1138 мм; масса в снаряженном состоянии — 853 кг; скорость — 115 км/ч; эксплуатационный расход топлива — 6,4 л/100 км.

Фото А. Гуревича

«ФИАТ-УНО-45С» (Италия)

«Уно» — по-итальянски значит «первый». Высотой, равной 1420 мм, новый автомобиль уязвил своих конкурентов в решении проблемы посадки-высадки. Притолока дверного проема у него на 2—4 сантиметра выше, чем у одноклассников. Оригинальное решение эргономистов повлекло за собой и своеобразный внешний вид машины — с высокими стойками и чуть ли не квадратными равносторонними проемами окон. Дизайн выполнили мастера фирмы «Итал Дизайн» под руководством Д. Джуджаро. Большая лобовая площадь машины не сказалась на ее аэродинамических свойствах — коэффициент обтекаемости удалось снизить все же до 0,30.

По ходовой части «Уно» — тщательно выполненный автомобиль без особых конструктивных изысков. Если не считать появившегося в 1985 году на «Уно» двигателя ФАИР, в создании которого широко использовались компьютеры. Было достигнуто сокращение массы 1000-кубового мотора до 60 кг благодаря точно просчитанным минимальным толщинам стенок блока цилиндров.

В 1989 году автомобиль подвергся значительной модернизации. Изменились габариты, некоторые кузовные детали. Появились фары меньшей высоты. «Уно» по-



лучил на выбор шесть бензиновых моторов и четыре дизеля — весьма широкий ассортимент для европейского автомобиля. Большинство модификаций машины комплектуется каталитическими нейтрализаторами отработавших газов и системой впрыска топлива. С 1983 года было продано свыше 400 тысяч ФИАТов модели «Уно».

Год начала выпуска — 1983; количество мест — 4—5; двигатель: количество цилиндров — 4, рабочий объем — 999 см³,

клапанный механизм — ОНС, мощность — 45 л. с./33 кВт при 5250 об/мин; число передач — 5; размер шин — 135R13; длина — 3690 мм; ширина — 1560 мм; высота — 1420 мм; база — 2360 мм; колея передних колес — 1345 мм, задних колес — 1300 мм; масса в снаряженном состоянии — 840 кг; наибольшая скорость — 145 км/ч; расход топлива при езде в условном городском цикле — 6,7 л/100 км; время разгона с места до 100 км/ч — 17,7 с.

Фото ФИАТ